



Berna, 13 dicembre 2024

---

# **Consultazione concernente l'ordinanza sulla guida automatizzata**

## **Rapporto sui risultati della procedura di consultazione svoltasi da ottobre 2023 a febbraio 2024**

---

N. documento: ASTRA-D-63D73401/674



## Indice

<b>1</b>	<b>Introduzione</b> .....	<b>2</b>
1.1	Situazione iniziale .....	2
1.2	Procedura di consultazione .....	3
<b>2</b>	<b>Pareri</b> .....	<b>3</b>
2.1	Pareri pervenuti.....	3
2.2	Valutazione dei pareri .....	3
<b>3</b>	<b>Valutazione generale del progetto</b> .....	<b>5</b>
<b>4</b>	<b>Pareri relativi alle singole domande</b> .....	<b>22</b>
	<b>Allegato 1: Titolo</b> .....	<b>129</b>

## 1 Introduzione

### 1.1 Situazione iniziale

Con la revisione parziale della legge del 17 marzo 2023<sup>1</sup> sulla circolazione stradale (LCStr; RS 741.01) il Parlamento ha conferito al Consiglio federale la competenza di disciplinare determinati casi di applicazione della guida automatizzata. Il progetto «Ordinanza sulla guida automatizzata» (OGA) disciplina ora l'immatricolazione e l'utilizzo dei tre casi di applicazione seguenti:

- *Veicoli con richiesta di ripresa del controllo (art. 25b cpv. 1 nLCStr)*: il conducente è esonerato dal dovere di controllo di cui all'articolo 31 capoverso 1 LCStr se attiva il sistema di automazione all'interno dell'ambito di impiego previsto (al momento esclusivamente l'autostrada). Deve però tenersi adeguatamente pronto per riprendere il comando del veicolo in qualsiasi momento. Se il sistema di automazione emette una richiesta di ripresa del controllo, il conducente deve assumere nuovamente le funzioni di guida.
- *Parcheggio automatico (art. 25b cpv. 2 nLCStr)*: il conducente può parcheggiare il veicolo in un'apposita zona di consegna all'ingresso di un'area di parcheggio. Da lì il sistema di automazione conduce il veicolo in un posto vuoto nell'area di parcheggio. Una volta tornato all'area di parcheggio, il conducente può attivare nuovamente il sistema di automazione che condurrà il veicolo dal posteggio alla zona di consegna, dove il conducente lo riprenderà.
- *Veicoli senza conducente (art. 25c nLCStr)*: il sistema di automazione conduce autonomamente il veicolo all'interno dell'ambito di impiego previsto, ma sotto la sorveglianza di un operatore. Se il sistema di automazione non è in grado di risolvere una situazione in autonomia, può proporre o richiedere all'operatore una manovra di guida, che in ogni caso sarà sempre eseguita dal sistema di automazione. L'ambito di impiego deve essere stato approvato da un'autorità cantonale.

Il caso di veicoli senza conducente di dimensioni ridotte e a bassa velocità di cui all'articolo 25d nLCStr non è disciplinato.

Nell'ambito del progetto inerente all'uso di veicoli automatizzati nell'addestramento alla guida è stato analizzato se e in che modo si debba modificare la formazione di guida per migliorare l'utilizzo dei sistemi di assistenza e di automatizzazione. Una parte di tale progetto costituisce una modifica dei contenuti della formazione teorica e pratica alla guida di cui agli allegati 11 e 12 dell'ordinanza sull'ammissione alla circolazione (OAC)<sup>2</sup>. Tali modifiche dell'OAC saranno effettuate anche nell'ambito del presente progetto (cfr. all. n. 3 del progetto).

<sup>1</sup> FF 2023 791

<sup>2</sup> RS 741.51

Oltre alla base legale relativa all'impiego della guida automatizzata, nella revisione parziale della LCStr del 17 marzo 2023 è stata creata anche una base per progetti pilota con veicoli a guida autonoma (art. 25h nLCStr), che saranno specificati nell'ordinanza sugli aiuti finanziari per la promozione di soluzioni innovative per i trasporti sulle strade pubbliche (OAFT).

## **1.2 Procedura di consultazione**

Il Consiglio federale ha avviato la procedura di consultazione il 18 ottobre 2023. Sono stati invitati a parteciparvi i Cantoni, le conferenze e le organizzazioni intercantionali, i partiti rappresentati nell'Assemblea federale, le associazioni mantello nazionali di Comuni, città, regioni di montagna e dell'economia e altre associazioni, organizzazioni e parti interessati. La consultazione si è conclusa il 2 febbraio 2024. Agli interpellati sono stati messi a disposizione i seguenti documenti:

- lettera di accompagnamento per l'avvio della procedura di consultazione;
- due progetti di ordinanza: OGA e OAFT;
- due rapporti esplicativi: OGA e OAFT;
- due questionari: OGA e OAFT;
- elenco dei destinatari.

Anche il progetto dell'OAFT è stato parte integrante della consultazione. Al termine della consultazione i progetti di ordinanza saranno però ulteriormente elaborati in due procedure autonome e saranno redatti due rapporti separati sui risultati. Il presente rapporto sui risultati si limita ai dati relativi all'OGA.

## **2 Pareri**

### **2.1 Pareri pervenuti**

Sono stati invitati a partecipare alla consultazione ed esprimere un parere in merito al progetto OGA in totale 152 soggetti fra Cantoni, partiti politici, associazioni mantello e altre parti interessate. Hanno presentato un parere entro i termini 68 destinatari, tra cui tutti i 26 Cantoni e quattro partiti. 84 destinatari della consultazione non hanno risposto. Tra questi ultimi si contano anche la Conferenza dei Governi cantonali (CdC) e undici organizzazioni intercantionali, le cui considerazioni sono in parte confluite nei pareri dei Cantoni o delle organizzazioni a luci blu a livello cantonale. Nessun parere è stato presentato dagli istituti dell'insegnamento e della ricerca consultati. Oltre ai 68 inviati dai destinatari, sono giunti altri 18 pareri di interessati non formalmente interpellati. In totale sono quindi pervenuti 86 pareri.

I pareri sono stati presentati a mezzo di un questionario e/o di una lettera di accompagnamento. Il questionario comprende una sezione quantitativa (in cui spuntare in cui spuntare «SÌ» o «NO») e una qualitativa (osservazioni). I partecipanti hanno presentato le loro richieste in parte solo in una lettera di accompagnamento (senza questionario) e in parte attraverso più modalità (ad es. sotto forma di osservazione nel questionario e nella lettera di accompagnamento). Per determinati gruppi tematici i pareri di alcuni partecipanti presentano un contenuto molto simile se non pressoché identico.

### **2.2 Valutazione dei pareri**

Su un totale di 86 pareri pervenuti, 67 partecipanti hanno (parzialmente) compilato la sezione quantitativa del questionario, in cui si indicava se si era o meno d'accordo con le modifiche previste, se non si intendeva prendere posizione o non si era toccati dalla questione. Per altri 17 partecipanti (tra cui 3 partiti su 4) che non hanno presentato il questionario, la sezione quantitativa è stata in parte completata per analogia sulla scorta delle osservazioni presentate nelle lettere di accompagnamento. Per 86 partecipanti sono pertanto presenti indicazioni quantitative per almeno una domanda del questionario. Oltre ai dati quantitativi riportati nel questionario, sono state formulate osservazioni sulle singole domande e sono stati segnalati aspetti generali inerenti alla tematica del progetto.

L'analisi delle osservazioni pervenute relativamente alle 50 domande del questionario si è svolta nell'ambito di un processo in più fasi, in cui tutti gli input sono stati condensati in affermazioni. In esse sono riprodotti per analogia i pareri espressi dai diversi partecipanti che risultano affini dal punto di vista

del contenuto. Le osservazioni equivalenti, menzionate più volte dai partecipanti, sono considerate una sola volta per ogni affermazione. Si ottiene così una panoramica proporzionata e trasparente dei pareri eterogenei, senza però evitare una certa approssimazione nel riepilogo dei pareri relativi alle affermazioni e nell'attribuzione dei vari partecipanti alle diverse affermazioni. Il tenore esatto dei singoli pareri è reperibile nella documentazione completa della procedura di consultazione, che può essere consultata sul sito web della Cancelleria federale ([https://fedlex.data.admin.ch/eli/dl/proj/2023/75/cons\\_1](https://fedlex.data.admin.ch/eli/dl/proj/2023/75/cons_1)).

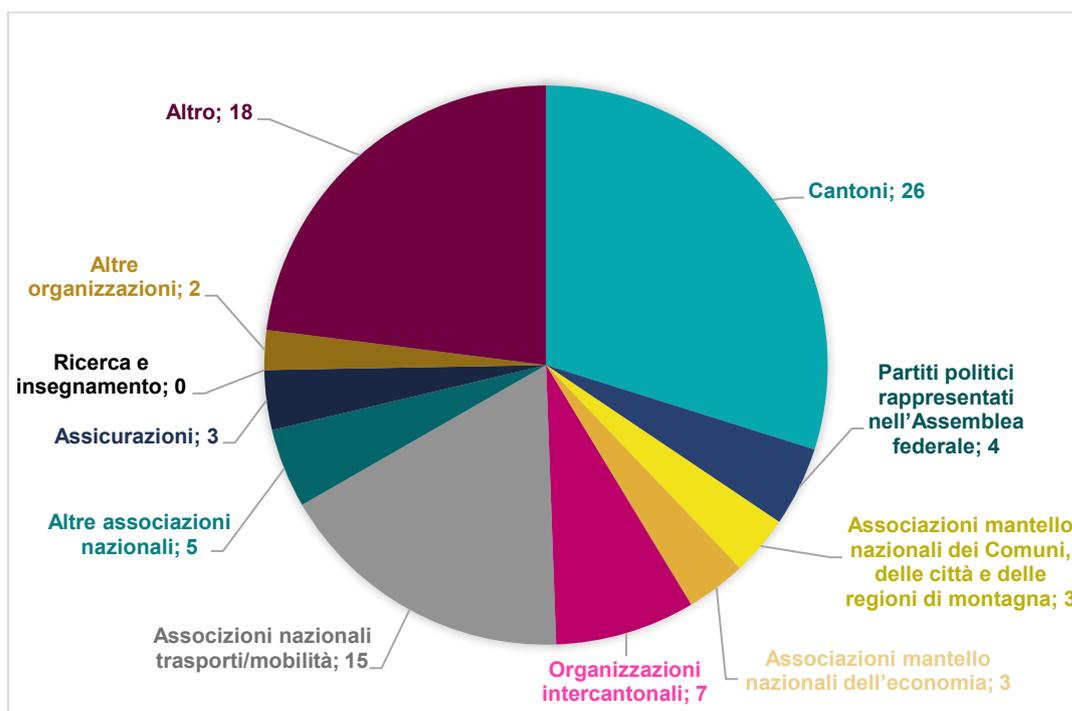


Figura 1 Partecipanti alla consultazione.

### 3 Valutazione generale del progetto

Nella sezione quantitativa del questionario i partecipanti potevano indicare se erano o non erano favorevoli alle normative proposte oppure se non intendevano esprimere alcun parere o se non erano toccati dalla questione. A seconda della domanda, tra 58 e 84 partecipanti su un totale di 86 hanno contrassegnato o si sono espressi di conseguenza per specificare se erano favorevoli alla modifica corrispondente. Questi riscontri quantitativi forniscono una prima panoramica della valutazione generale del progetto. In particolare si nota che le disposizioni del progetto concernenti gli obblighi di segnalazione, l'esonero del conducente nel caso di veicoli con richiesta di ripresa del controllo, il parcheggio automatico, le domande di ambiti di impiego per veicoli senza conducente e le disposizioni penali sono quelle più controverse. Nel complesso, tuttavia, il progetto sembra incontrare ampio favore.

**Tabella: Analisi quantitativa: partecipanti in base all'elenco dei destinatari.**

				Numero	Quota (%)	
	Favorevoli	Contrari	Nessun parere / Non pertinent e	Totale	Favorevoli	Contrari
<b>1 Avete osservazioni di fondo sul progetto?</b>						
1	Cantoni	24	2	26	92%	8%
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	4		4	100%	0%
3	Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	3		3	100%	0%
4	Associazioni mantello nazionali dell'economia	3		3	100%	0%
5	Organizzazioni intercantionali	6	1	6	100%	0%
6	Associazioni nazionali trasporti/mobilità	14	1	15	93%	7%
7	Altre associazioni nazionali	4	1	5	80%	20%
8	Assicurazioni	2	1	2	100%	0%
9	Ricerca e insegnamento			0		
10	Altre organizzazioni	2		2	100%	0%
11	Altro	17	1	18	94%	6%
	<b>Totale</b>	<b>79</b>	<b>5</b>	<b>84</b>	<b>94%</b>	<b>6%</b>
<b>2 Siete d'accordo con l'oggetto dell'ordinanza?</b>						
1	Cantoni	25	1	26	96%	4%
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	1	0	3	100%	0%
3	Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	1	2	1	100%	0%
4	Associazioni mantello nazionali dell'economia	1	2	1	100%	0%
5	Organizzazioni intercantionali	6	1	6	100%	0%
6	Associazioni nazionali trasporti/mobilità	10	4	14	71%	29%
7	Altre associazioni nazionali	4	2	4	100%	0%
8	Assicurazioni	2	1	2	100%	0%
9	Ricerca e insegnamento			0		
10	Altre organizzazioni	2		2	100%	0%
11	Altro	10	1	8	91%	9%
	<b>Totale</b>	<b>62</b>	<b>6</b>	<b>20</b>	<b>68</b>	<b>91%</b>

				Numero		Quota (%)	
	Favorevoli	Contrari	Nessun parere / Non pertinente	Totale	Favorevoli	Contrari	
<b>3 Siete d'accordo con le definizioni proposte?</b>							
1	Cantoni	22	4		26	85%	15%
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	1		3	1	100%	0%
3	Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	1		2	1	100%	0%
4	Associazioni mantello nazionali dell'economia	1		2	1	100%	0%
5	Organizzazioni intercantionali	6		1	6	100%	0%
6	Associazioni nazionali trasporti/mobilità	12		3	12	100%	0%
7	Altre associazioni nazionali	4		2	4	100%	0%
8	Assicurazioni	2		1	2	100%	0%
9	Ricerca e insegnamento				0		
10	Altre organizzazioni	1	1		2	50%	50%
11	Altro	9	1	9	10	90%	10%
	<b>Totale</b>	<b>59</b>	<b>6</b>	<b>23</b>	<b>65</b>	<b>91%</b>	<b>9%</b>
<b>4 Siete d'accordo con i requisiti generali definiti per i veicoli a guida automatizzata (art. 3)?</b>							
1	Cantoni	25	1	0	26	96%	4%
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale		1	3	1	0%	100%
3	Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	1		2	1	100%	0%
4	Associazioni mantello nazionali dell'economia	1		2	1	100%	0%
5	Organizzazioni intercantionali	6		1	6	100%	0%
6	Associazioni nazionali trasporti/mobilità	7	6	1	13	54%	46%
7	Altre associazioni nazionali	3	1	1	4	75%	25%
8	Assicurazioni	1	1	1	2	50%	50%
9	Ricerca e insegnamento				0		
10	Altre organizzazioni	1	1		2	50%	50%
11	Altro	8	5	6	13	62%	38%
	<b>Totale</b>	<b>53</b>	<b>16</b>	<b>17</b>	<b>69</b>	<b>77%</b>	<b>23%</b>
<b>5 Siete d'accordo che all'interno dell'ambito di impiego previsto il sistema di automazione debba essere in grado di gestire tutti gli scenari di traffico ai sensi del capoverso 2 e che questi requisiti si basino su regolamenti e standard internazionali (art. 4)?</b>							
1	Cantoni	25	1		26	96%	4%
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	1		3	1	100%	0%
3	Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	1		2	1	100%	0%
4	Associazioni mantello nazionali dell'economia	1		2	1	100%	0%
5	Organizzazioni intercantionali	6		1	6	100%	0%
6	Associazioni nazionali trasporti/mobilità	10	3	2	13	77%	23%
7	Altre associazioni nazionali	3	1	1	4	75%	25%
8	Assicurazioni	2		1	2	100%	0%
9	Ricerca e insegnamento				0		
10	Altre organizzazioni	1	1		2	50%	50%
11	Altro	10	3	6	13	77%	23%
	<b>Totale</b>	<b>60</b>	<b>9</b>	<b>18</b>	<b>69</b>	<b>87%</b>	<b>13%</b>

		Favorevoli	Contrari	Numero Nessun parere / Non pertinente	Totale	Quota (%)		
						Favorevoli	Contrari	
<b>6</b>	<b>Siete d'accordo che, in deroga all'articolo 3b capoverso 1 OETV, l'immatricolazione dei veicoli senza conducente sia disciplinata dalle prescrizioni tecniche internazionali sui sistemi di automazione in vigore al momento della prima messa in circolazione (art. 5)?</b>							
1	Cantoni	26			26	100%	0%	
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	1	3		1	100%	0%	
3	Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	1	2		1	100%	0%	
4	Associazioni mantello nazionali dell'economia	1	2		1	100%	0%	
5	Organizzazioni intercantionali	6	1		6	100%	0%	
6	Associazioni nazionali trasporti/mobilità	9	3	3	12	75%	25%	
7	Altre associazioni nazionali	3	2		3	100%	0%	
8	Assicurazioni	1	2		1	100%	0%	
9	Ricerca e insegnamento				0			
10	Altre organizzazioni	2			2	100%	0%	
11	Altro	8	2	9	10	80%	20%	
	<b>Totale</b>	<b>58</b>	<b>5</b>	<b>24</b>	<b>63</b>	<b>92%</b>	<b>8%</b>	
<b>7</b>	<b>Siete d'accordo che il DATEC possa, a determinate condizioni, dichiarare applicabili ai veicoli già in circolazione le nuove prescrizioni relative ai sistemi di automazione (art. 6)?</b>							
1	Cantoni	22	4		26	85%	15%	
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	1	3		1	100%	0%	
3	Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	1	2		1	100%	0%	
4	Associazioni mantello nazionali dell'economia		1	2	1	0%	100%	
5	Organizzazioni intercantionali	6	1		6	100%	0%	
6	Associazioni nazionali trasporti/mobilità	11	2	2	13	85%	15%	
7	Altre associazioni nazionali	3	2		3	100%	0%	
8	Assicurazioni	2	1		2	100%	0%	
9	Ricerca e insegnamento				0			
10	Altre organizzazioni	1	1		2	50%	50%	
11	Altro	8	3	8	11	73%	27%	
	<b>Totale</b>	<b>55</b>	<b>11</b>	<b>21</b>	<b>66</b>	<b>83%</b>	<b>17%</b>	
<b>8</b>	<b>Siete d'accordo con le disposizioni relative al registratore di guida (art. 7, 23, 27 e 38)?</b>							
1	Cantoni	18	8		26	69%	31%	
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	1	0	3	1	100%	0%	
3	Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	1	2		1	100%	0%	
4	Associazioni mantello nazionali dell'economia	1	2		1	100%	0%	
5	Organizzazioni intercantionali	4	2	1	6	67%	33%	
6	Associazioni nazionali trasporti/mobilità	11	2	2	13	85%	15%	
7	Altre associazioni nazionali	4	1		4	100%	0%	
8	Assicurazioni	2	1		2	100%	0%	
9	Ricerca e insegnamento				0			
10	Altre organizzazioni	1	1		2	50%	50%	
11	Altro	4	6	9	10	40%	60%	
	<b>Totale</b>	<b>47</b>	<b>19</b>	<b>21</b>	<b>66</b>	<b>71%</b>	<b>29%</b>	

		Favorevoli	Contrari	Numero Nessun parere / Non pertinente	Totale	Quota (%) Favorevoli	Contrari	
<b>9</b>	<b>Siete d'accordo che i sistemi di automazione non possano più essere utilizzati in assenza di un sistema di gestione aggiornato e che ciò ne comporti la disattivazione nel caso dei veicoli senza conducente (art. 8)?</b>							
1	Cantoni	22	4		26	85%	15%	
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	1		3	1	100%	0%	
3	Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	1		2	1	100%	0%	
4	Associazioni mantello nazionali dell'economia	1		2	1	100%	0%	
5	Organizzazioni intercantionali	3	3	1	6	50%	50%	
6	Associazioni nazionali trasporti/mobilità	13		2	13	100%	0%	
7	Altre associazioni nazionali	3		2	3	100%	0%	
8	Assicurazioni	2		1	2	100%	0%	
9	Ricerca e insegnamento				0			
10	Altre organizzazioni	1	1		2	50%	50%	
11	Altro	7	3	9	10	70%	30%	
	<b>Totale</b>	<b>54</b>	<b>11</b>	<b>22</b>	<b>65</b>	<b>83%</b>	<b>17%</b>	
<b>10</b>	<b>Siete d'accordo con le disposizioni relative alla consegna delle istruzioni d'uso e all'obbligo d'informazione in merito al registratore di guida (art. 9)?</b>							
1	Cantoni	17	9		26	65%	35%	
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	0	1	3	1	0%	100%	
3	Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	1		2	1	100%	0%	
4	Associazioni mantello nazionali dell'economia		1	2	1	0%	100%	
5	Organizzazioni intercantionali	5	1	1	6	83%	17%	
6	Associazioni nazionali trasporti/mobilità	6	7	2	13	46%	54%	
7	Altre associazioni nazionali	4		1	4	100%	0%	
8	Assicurazioni	1	1	1	2	50%	50%	
9	Ricerca e insegnamento				0			
10	Altre organizzazioni	1	1		2	50%	50%	
11	Altro	11	1	7	12	92%	8%	
	<b>Totale</b>	<b>46</b>	<b>22</b>	<b>19</b>	<b>68</b>	<b>68%</b>	<b>32%</b>	
<b>11</b>	<b>Siete d'accordo con le disposizioni relative all'osservanza delle istruzioni d'uso (art. 10)?</b>							
1	Cantoni	18	7	1	25	72%	28%	
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale		1	3	1	0%	100%	
3	Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	1		2	1	100%	0%	
4	Associazioni mantello nazionali dell'economia		1	2	1	0%	100%	
5	Organizzazioni intercantionali	5		2	5	100%	0%	
6	Associazioni nazionali trasporti/mobilità	6	7	2	13	46%	54%	
7	Altre associazioni nazionali	4		1	4	100%	0%	
8	Assicurazioni	1	1	1	2	50%	50%	
9	Ricerca e insegnamento				0			
10	Altre organizzazioni	1	1		2	50%	50%	
11	Altro	8	4	7	12	67%	33%	
	<b>Totale</b>	<b>44</b>	<b>22</b>	<b>21</b>	<b>66</b>	<b>67%</b>	<b>33%</b>	

		Favorevoli	Contrari	Numero Nessun parere / Non pertinente	Totale	Quota (%)		
						Favorevoli	Contrari	
<b>12</b>	<b>Siete d'accordo che i sistemi di automazione e i veicoli a guida automatizzata siano generalmente soggetti all'obbligo di omologazione (approvazione del tipo, art. 11)?</b>							
1	Cantoni	25	1		26	96%	4%	
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	1	1	2	2	50%	50%	
3	Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	1		2	1	100%	0%	
4	Associazioni mantello nazionali dell'economia	1		2	1	100%	0%	
5	Organizzazioni intercantionali	6		1	6	100%	0%	
6	Associazioni nazionali trasporti/mobilità	9		6	9	100%	0%	
7	Altre associazioni nazionali	3		2	3	100%	0%	
8	Assicurazioni	1		2	1	100%	0%	
9	Ricerca e insegnamento				0			
10	Altre organizzazioni	1	1		2	50%	50%	
11	Altro	5	3	11	8	63%	38%	
	<b>Totale</b>	<b>53</b>	<b>6</b>	<b>28</b>	<b>59</b>	<b>90%</b>	<b>10%</b>	
<b>13</b>	<b>Siete d'accordo con le disposizioni relative al rilascio dell'omologazione (art. 12)?</b>							
1	Cantoni	26			26	100%	0%	
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	1		3	1	100%	0%	
3	Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	1		2	1	100%	0%	
4	Associazioni mantello nazionali dell'economia	1		2	1	100%	0%	
5	Organizzazioni intercantionali	6		1	6	100%	0%	
6	Associazioni nazionali trasporti/mobilità	5	4	6	9	56%	44%	
7	Altre associazioni nazionali	2	1	2	3	67%	33%	
8	Assicurazioni	1		2	1	100%	0%	
9	Ricerca e insegnamento				0			
10	Altre organizzazioni	1	1		2	50%	50%	
11	Altro	6	3	10	9	67%	33%	
	<b>Totale</b>	<b>50</b>	<b>9</b>	<b>28</b>	<b>59</b>	<b>85%</b>	<b>15%</b>	
<b>14</b>	<b>Siete d'accordo con le disposizioni relative all'esame della conformità per mantenere la sicurezza stradale e operativa dopo l'immatricolazione (art. 13)?</b>							
1	Cantoni	25	1		26	96%	4%	
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	0	1	3	1	0%	100%	
3	Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	1		2	1	100%	0%	
4	Associazioni mantello nazionali dell'economia		1	1	1	0%	100%	
5	Organizzazioni intercantionali	6		1	6	100%	0%	
6	Associazioni nazionali trasporti/mobilità	8	4	3	12	67%	33%	
7	Altre associazioni nazionali	4		1	4	100%	0%	
8	Assicurazioni	2		1	2	100%	0%	
9	Ricerca e insegnamento				0			
10	Altre organizzazioni	1	1		2	50%	50%	
11	Altro	7	4	8	11	64%	36%	
	<b>Totale</b>	<b>54</b>	<b>12</b>	<b>20</b>	<b>66</b>	<b>82%</b>	<b>18%</b>	

		Favorevoli	Contrari	Numero Nessun parere / Non pertinente	Totale	Quota (%) Favorevoli	Contrari
<b>15</b>	<b>Siete d'accordo con gli obblighi di segnalazione per mantenere la sicurezza stradale e operativa dopo l'immatricolazione (art. 14)?</b>						
1	Cantoni	15	11		26	58%	42%
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale		1	3	1	0%	100%
3	Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	1		2	1	100%	0%
4	Associazioni mantello nazionali dell'economia		1	2	1	0%	100%
5	Organizzazioni intercantionali	1	5	1	6	17%	83%
6	Associazioni nazionali trasporti/mobilità	8	3	4	11	73%	27%
7	Altre associazioni nazionali	2	1	2	3	67%	33%
8	Assicurazioni	1	1	1	2	50%	50%
9	Ricerca e insegnamento				0		
10	Altre organizzazioni	1	1		2	50%	50%
11	Altro	7	5	7	12	58%	42%
	Totale	36	29	22	65	55%	45%
<b>16</b>	<b>Siete d'accordo con gli esami previsti per mantenere la sicurezza stradale e operativa dopo l'immatricolazione (art. 15)?</b>						
1	Cantoni	23	3		26	88%	12%
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	1		3	1	100%	0%
3	Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	1		2	1	100%	0%
4	Associazioni mantello nazionali dell'economia	1		2	1	100%	0%
5	Organizzazioni intercantionali	6		1	6	100%	0%
6	Associazioni nazionali trasporti/mobilità	11		4	11	100%	0%
7	Altre associazioni nazionali	3		2	3	100%	0%
8	Assicurazioni	2		1	2	100%	0%
9	Ricerca e insegnamento				0		
10	Altre organizzazioni	1	1		2	50%	50%
11	Altro	10	1	8	11	91%	9%
	Totale	59	5	23	64	92%	8%
<b>17</b>	<b>Siete d'accordo con la precisazione riguardo all'applicazione ai veicoli a guida automatizzata delle clausole di salvaguardia degli accordi internazionali (art. 16)?</b>						
1	Cantoni	26			26	100%	0%
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	1	0	3	1	100%	0%
3	Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	1		2	1	100%	0%
4	Associazioni mantello nazionali dell'economia		1	2	1	0%	100%
5	Organizzazioni intercantionali	6		1	6	100%	0%
6	Associazioni nazionali trasporti/mobilità	7	2	6	9	78%	22%
7	Altre associazioni nazionali	2	1	2	3	67%	33%
8	Assicurazioni	2		1	2	100%	0%
9	Ricerca e insegnamento				0		
10	Altre organizzazioni		2		2	0%	100%
11	Altro	6	1	12	7	86%	14%
	Totale	51	7	29	58	88%	12%

		Favorevoli	Contrari	Numero Nessun parere / Non pertinente	Totale	Quota (%) Favorevoli	Contrari
<b>18</b>	<b>Siete d'accordo che i Cantoni non possano delegare la procedura di controllo dei veicoli senza conducente ad aziende od organizzazioni di diritto privato, ma possano richiedere l'esecuzione di determinate verifiche tecniche da parte di un organo di controllo riconosciuto dall'USTRA o a spese del detentore del veicolo (art. 17)?</b>						
1	Cantoni	24	2		26	92%	8%
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	1	1	2	2	50%	50%
3	Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	1		2	1	100%	0%
4	Associazioni mantello nazionali dell'economia		1	2	1	0%	100%
5	Organizzazioni intercantionali	6		1	6	100%	0%
6	Associazioni nazionali trasporti/mobilità	6	3	6	9	67%	33%
7	Altre associazioni nazionali	2		3	2	100%	0%
8	Assicurazioni		1	2	1	0%	100%
9	Ricerca e insegnamento				0		
10	Altre organizzazioni	1	1		2	50%	50%
11	Altro	6	3	10	9	67%	33%
	<b>Totale</b>	<b>47</b>	<b>12</b>	<b>28</b>	<b>59</b>	<b>80%</b>	<b>20%</b>
<b>19</b>	<b>Siete d'accordo con le disposizioni relative alle finalità ammesse per il trattamento dei dati del registratore di guida di cui all'articolo 25g capoverso 3 LCStr (art. 18)?</b>						
1	Cantoni	21	5		26	81%	19%
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	1		3	1	100%	0%
3	Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	1		2	1	100%	0%
4	Associazioni mantello nazionali dell'economia	1		2	1	100%	0%
5	Organizzazioni intercantionali	6		1	6	100%	0%
6	Associazioni nazionali trasporti/mobilità	10	3	2	13	77%	23%
7	Altre associazioni nazionali	3		2	3	100%	0%
8	Assicurazioni	1	1	1	2	50%	50%
9	Ricerca e insegnamento				0		
10	Altre organizzazioni	1	1		2	50%	50%
11	Altro	9	2	8	11	82%	18%
	<b>Totale</b>	<b>54</b>	<b>12</b>	<b>21</b>	<b>66</b>	<b>82%</b>	<b>18%</b>
<b>20</b>	<b>Siete d'accordo con le disposizioni relative al trattamento dei dati nell'ambito dell'esecuzione (art. 19)?</b>						
1	Cantoni	25	1		26	96%	4%
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	1		3	1	100%	0%
3	Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	1		2	1	100%	0%
4	Associazioni mantello nazionali dell'economia	1		2	1	100%	0%
5	Organizzazioni intercantionali	6		1	6	100%	0%
6	Associazioni nazionali trasporti/mobilità	10		5	10	100%	0%
7	Altre associazioni nazionali	3		2	3	100%	0%
8	Assicurazioni		1	2	1	0%	100%
9	Ricerca e insegnamento				0		
10	Altre organizzazioni	1	1		2	50%	50%
11	Altro	7	2	10	9	78%	22%
	<b>Totale</b>	<b>55</b>	<b>5</b>	<b>27</b>	<b>60</b>	<b>92%</b>	<b>8%</b>

		Favorevoli	Contrari	Numero Nessun parere / Non pertinente	Totale	Quota (%) Favorevoli	Contrari
<b>21</b>	<b>Siete d'accordo con la possibilità di distruggere i dati contenuti nel registratore di guida ai fini della rottamazione del veicolo senza il consenso delle persone interessate (art. 20)?</b>						
1	Cantoni	21	1	4	22	95%	5%
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	1	0	3	1	100%	0%
3	Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	1		2	1	100%	0%
4	Associazioni mantello nazionali dell'economia	1		2	1	100%	0%
5	Organizzazioni intercantionali	5		2	5	100%	0%
6	Associazioni nazionali trasporti/mobilità	10		5	10	100%	0%
7	Altre associazioni nazionali	3		2	3	100%	0%
8	Assicurazioni	1	1	1	2	50%	50%
9	Ricerca e insegnamento				0		
10	Altre organizzazioni	2			2	100%	0%
11	Altro	8	1	10	9	89%	11%
	Totale	53	3	31	56	95%	5%
<b>22</b>	<b>Siete d'accordo che chi vende, noleggia o dà in leasing a titolo professionale un veicolo con richiesta di ripresa del controllo debba informare esplicitamente la controparte sull'uso conforme dei sistemi di automazione e sulla funzione di memorizzazione del registratore di guida e conservarne l'attestazione per dieci anni (art. 21)?</b>						
1	Cantoni	19	3	4	22	86%	14%
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale		2	2	2	0%	100%
3	Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	1		2	1	100%	0%
4	Associazioni mantello nazionali dell'economia		1	2	1	0%	100%
5	Organizzazioni intercantionali	5		2	5	100%	0%
6	Associazioni nazionali trasporti/mobilità	6	5	4	11	55%	45%
7	Altre associazioni nazionali	3	1	1	4	75%	25%
8	Assicurazioni		1	2	1	0%	100%
9	Ricerca e insegnamento				0		
10	Altre organizzazioni	1	1		2	50%	50%
11	Altro	6	3	10	9	67%	33%
	Totale	41	17	29	58	71%	29%
<b>23</b>	<b>Siete d'accordo con gli effetti dell'utilizzo del sistema di automazione sul conducente e l'entità dell'esonero dai suoi obblighi (art. 22)?</b>						
1	Cantoni	11	15	0	26	42%	58%
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale		1	3	1	0%	100%
3	Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	1		2	1	100%	0%
4	Associazioni mantello nazionali dell'economia	1		2	1	100%	0%
5	Organizzazioni intercantionali	1	5	1	6	17%	83%
6	Associazioni nazionali trasporti/mobilità	7	7	1	14	50%	50%
7	Altre associazioni nazionali	3	1	1	4	75%	25%
8	Assicurazioni	1	1	1	2	50%	50%
9	Ricerca e insegnamento				0		
10	Altre organizzazioni	1	1		2	50%	50%
11	Altro	4	7	8	11	36%	64%
	Totale	30	38	19	68	44%	56%

	Favorevoli	Contrari	Numero Nessun parere / Non pertinente	Totale	Quota (%) Favorevoli	Contrari
<b>24 Siete d'accordo con le disposizioni relative all'attivazione del sistema di parcheggio automatico (art. 24)?</b>						
1 Cantoni	25	1		26	96%	4%
2 Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	1		3	1	100%	0%
3 Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	1		2	1	100%	0%
4 Associazioni mantello nazionali dell'economia	1		2	1	100%	0%
5 Organizzazioni intercantionali	6		1	6	100%	0%
6 Associazioni nazionali trasporti/mobilità	7	4	3	11	64%	36%
7 Altre associazioni nazionali	3	1	1	4	75%	25%
8 Assicurazioni	1	1	1	2	50%	50%
9 Ricerca e insegnamento				0		
10 Altre organizzazioni	1	1		2	50%	50%
11 Altro	7	2	10	9	78%	22%
Totale	53	10	23	63	84%	16%
<b>25 Siete d'accordo con i requisiti generali proposti per il parcheggio automatico, in particolare la necessità di assegnare un posto auto specifico (art. 25)?</b>						
1 Cantoni	20	6		26	77%	23%
2 Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	1		3	1	100%	0%
3 Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	1		2	1	100%	0%
4 Associazioni mantello nazionali dell'economia		1	2	1	0%	100%
5 Organizzazioni intercantionali	6		1	6	100%	0%
6 Associazioni nazionali trasporti/mobilità	8	4	3	12	67%	33%
7 Altre associazioni nazionali	3	1	1	4	75%	25%
8 Assicurazioni	2		1	2	100%	0%
9 Ricerca e insegnamento				0		
10 Altre organizzazioni	1	1		2	50%	50%
11 Altro	6	3	10	9	67%	33%
Totale	48	16	23	64	75%	25%
<b>26 Siete d'accordo con le disposizioni relative all'esecuzione del parcheggio automatico (art. 26)?</b>						
1 Cantoni	26			26	100%	0%
2 Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	1		3	1	100%	0%
3 Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	1		2	1	100%	0%
4 Associazioni mantello nazionali dell'economia	1		2	1	100%	0%
5 Organizzazioni intercantionali	6		1	6	100%	0%
6 Associazioni nazionali trasporti/mobilità	11	1	3	12	92%	8%
7 Altre associazioni nazionali	2		3	2	100%	0%
8 Assicurazioni	2		1	2	100%	0%
9 Ricerca e insegnamento				0		
10 Altre organizzazioni	1	1		2	50%	50%
11 Altro	6	2	11	8	75%	25%
Totale	57	4	26	61	93%	7%

		Favorevoli	Contrari	Numero Nessun parere / Non pertinente	Totale	Quota (%)	
						Favorevoli	Contrari
<b>27</b>	<b>Siete d'accordo con le disposizioni relative alla domanda per la gestione di aree per il parcheggio automatico, in particolare sul fatto che la domanda debba essere presentata dal costruttore o da una persona da lui autorizzata (art. 28)?</b>						
1	Cantoni	11	15		26	42%	58%
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale		1	3	1	0%	100%
3	Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	1		2	1	100%	0%
4	Associazioni mantello nazionali dell'economia		1	2	1	0%	100%
5	Organizzazioni intercantionali	3	3	1	6	50%	50%
6	Associazioni nazionali trasporti/mobilità	5	7	3	12	42%	58%
7	Altre associazioni nazionali	2	1	2	3	67%	33%
8	Assicurazioni			3	0		
9	Ricerca e insegnamento				0		
10	Altre organizzazioni	1	1		2	50%	50%
11	Altro	6	5	8	11	55%	45%
	<b>Totale</b>	<b>29</b>	<b>34</b>	<b>24</b>	<b>63</b>	<b>46%</b>	<b>54%</b>
<b>28</b>	<b>Siete d'accordo con le disposizioni relative alla valutazione della domanda per la gestione di aree per il parcheggio automatico (art. 29)?</b>						
1	Cantoni	22	4		26	85%	15%
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale		1	3	1	0%	100%
3	Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	1		2	1	100%	0%
4	Associazioni mantello nazionali dell'economia		1	2	1	0%	100%
5	Organizzazioni intercantionali	6		1	6	100%	0%
6	Associazioni nazionali trasporti/mobilità	6	6	3	12	50%	50%
7	Altre associazioni nazionali	2	1	2	3	67%	33%
8	Assicurazioni			3	0		
9	Ricerca e insegnamento				0		
10	Altre organizzazioni	1	1		2	50%	50%
11	Altro	6	4	9	10	60%	40%
	<b>Totale</b>	<b>44</b>	<b>18</b>	<b>25</b>	<b>62</b>	<b>71%</b>	<b>29%</b>
<b>29</b>	<b>Siete d'accordo con gli obblighi del costruttore di veicoli senza conducente in materia di formazione (art. 30)?</b>						
1	Cantoni	26			26	100%	0%
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale		1	3	1	0%	100%
3	Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	1		2	1	100%	0%
4	Associazioni mantello nazionali dell'economia	1		2	1	100%	0%
5	Organizzazioni intercantionali	6		1	6	100%	0%
6	Associazioni nazionali trasporti/mobilità	8	4	3	12	67%	33%
7	Altre associazioni nazionali	3	1	1	4	75%	25%
8	Assicurazioni	1		2	1	100%	0%
9	Ricerca e insegnamento				0		
10	Altre organizzazioni	1	1		2	50%	50%
11	Altro	7	4	8	11	64%	36%
	<b>Totale</b>	<b>54</b>	<b>11</b>	<b>22</b>	<b>65</b>	<b>83%</b>	<b>17%</b>

		Favorevoli	Contrari	Numero Nessun parere / Non pertinente	Totale	Quota (%) Favorevoli	Contrari
<b>30</b>	<b>Siete d'accordo con le disposizioni relative agli addetti al carico e allo scarico di veicoli senza conducente, in particolare che, in caso di scarico parziale, spetti in prima linea alla persona che se ne occupa garantire che non abbia effetti negativi sul carico residuo (art. 31)?</b>						
1	Cantoni	24	2		26	92%	8%
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	2		2	2	100%	0%
3	Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	1		2	1	100%	0%
4	Associazioni mantello nazionali dell'economia	1		2	1	100%	0%
5	Organizzazioni intercantionali	6		1	6	100%	0%
6	Associazioni nazionali trasporti/mobilità	9	3	2	12	75%	25%
7	Altre associazioni nazionali	4		1	4	100%	0%
8	Assicurazioni	2		1	2	100%	0%
9	Ricerca e insegnamento				0		
10	Altre organizzazioni	1	1		2	50%	50%
11	Altro	6	4	9	10	60%	40%
	<b>Totale</b>	<b>56</b>	<b>10</b>	<b>20</b>	<b>66</b>	<b>85%</b>	<b>15%</b>
<b>31</b>	<b>Siete d'accordo con i compiti e doveri previsti per i detentori di veicoli senza conducente (art. 32)?</b>						
1	Cantoni	22	4		26	85%	15%
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	1		3	1	100%	0%
3	Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	1		2	1	100%	0%
4	Associazioni mantello nazionali dell'economia	1		2	1	100%	0%
5	Organizzazioni intercantionali	6		1	6	100%	0%
6	Associazioni nazionali trasporti/mobilità	13		2	13	100%	0%
7	Altre associazioni nazionali	5		1	5	100%	0%
8	Assicurazioni	2		1	2	100%	0%
9	Ricerca e insegnamento				0		
10	Altre organizzazioni	1	1		2	50%	50%
11	Altro	9	3	7	12	75%	25%
	<b>Totale</b>	<b>61</b>	<b>8</b>	<b>19</b>	<b>69</b>	<b>88%</b>	<b>12%</b>
<b>32</b>	<b>Siete d'accordo con i compiti e doveri previsti per gli operatori di veicoli senza conducente (art. 33)?</b>						
1	Cantoni	21	5		26	81%	19%
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	1		3	1	100%	0%
3	Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	1		2	1	100%	0%
4	Associazioni mantello nazionali dell'economia	1		2	1	100%	0%
5	Organizzazioni intercantionali	6		1	6	100%	0%
6	Associazioni nazionali trasporti/mobilità	13		2	13	100%	0%
7	Altre associazioni nazionali	5		1	5	100%	0%
8	Assicurazioni	2		1	2	100%	0%
9	Ricerca e insegnamento				0		
10	Altre organizzazioni	1	1		2	50%	50%
11	Altro	9	3	7	12	75%	25%
	<b>Totale</b>	<b>60</b>	<b>9</b>	<b>19</b>	<b>69</b>	<b>87%</b>	<b>13%</b>

	Favorevoli	Contrari	Numero Nessun parere / Non pertinente	Totale	Quota (%) Favorevoli	Contrari
<b>33 Siete d'accordo con le disposizioni relative al comando manuale dei veicoli senza conducente (art. 34)?</b>						
1 Cantoni	26			26	100%	0%
2 Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	1	3		1	100%	0%
3 Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	1	2		1	100%	0%
4 Associazioni mantello nazionali dell'economia	1	2		1	100%	0%
5 Organizzazioni intercantionali	6	1		6	100%	0%
6 Associazioni nazionali trasporti/mobilità	11	4		11	100%	0%
7 Altre associazioni nazionali	5	1		5	100%	0%
8 Assicurazioni	2	1		2	100%	0%
9 Ricerca e insegnamento				0		
10 Altre organizzazioni	1	1		2	50%	50%
11 Altro	9	1	9	10	90%	10%
Totale	63	2	23	65	97%	3%
<b>34 Siete d'accordo con i requisiti comuni previsti per l'operatore e la persona che comanda manualmente il veicolo senza conducente, in particolare per quanto riguarda licenza di condurre, formazione e perfezionamento (art. 35)?</b>						
1 Cantoni	12	14		26	46%	54%
2 Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	1	3		1	100%	0%
3 Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	1	2		1	100%	0%
4 Associazioni mantello nazionali dell'economia	1	2		1	100%	0%
5 Organizzazioni intercantionali	5	1	1	6	83%	17%
6 Associazioni nazionali trasporti/mobilità	12	1	1	13	92%	8%
7 Altre associazioni nazionali	4	1	1	5	80%	20%
8 Assicurazioni	1	1	1	2	50%	50%
9 Ricerca e insegnamento				0		
10 Altre organizzazioni	2			2	100%	0%
11 Altro	11		8	11	100%	0%
Totale	50	18	19	68	74%	26%
<b>35 Siete d'accordo con la proposta di non calcolare il peso del conducente nel peso a vuoto dei veicoli senza conducente privi di posto di guida (art. 36)?</b>						
1 Cantoni	25	1		25	100%	0%
2 Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	1	3		1	100%	0%
3 Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	1	2		1	100%	0%
4 Associazioni mantello nazionali dell'economia	1	2		1	100%	0%
5 Organizzazioni intercantionali	6	1		6	100%	0%
6 Associazioni nazionali trasporti/mobilità	10	4		10	100%	0%
7 Altre associazioni nazionali	5	1		5	100%	0%
8 Assicurazioni	1	2		1	100%	0%
9 Ricerca e insegnamento				0		
10 Altre organizzazioni	2			2	100%	0%
11 Altro	8		11	8	100%	0%
Totale	60	0	27	60	100%	0%

	Favorevoli	Contrari	Numero Nessun parere / Non pertinente	Totale	Quota (%) Favorevoli	Contrari
<b>36 Siete d'accordo con le disposizioni relative ai comandi dei veicoli senza conducente (art. 37)?</b>						
1 Cantoni	24	1	1	25	96%	4%
2 Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	1		3	1	100%	0%
3 Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	1		2	1	100%	0%
4 Associazioni mantello nazionali dell'economia	1		2	1	100%	0%
5 Organizzazioni intercantonali	6		1	6	100%	0%
6 Associazioni nazionali trasporti/mobilità	11		3	11	100%	0%
7 Altre associazioni nazionali	5		1	5	100%	0%
8 Assicurazioni	2		1	2	100%	0%
9 Ricerca e insegnamento				0		
10 Altre organizzazioni	1	1		2	50%	50%
11 Altro	9	1	9	10	90%	10%
Totale	61	3	23	64	95%	5%
<b>37 Siete d'accordo con le disposizioni relative alla domanda di autorizzazione di ambiti di impiego, in particolare per quanto riguarda il contenuto e il rapporto del richiedente con la Svizzera (art. 39)?</b>						
1 Cantoni	19	7		26	73%	27%
2 Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	1		3	1	100%	0%
3 Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	1		2	1	100%	0%
4 Associazioni mantello nazionali dell'economia	1		2	1	100%	0%
5 Organizzazioni intercantonali	6		1	6	100%	0%
6 Associazioni nazionali trasporti/mobilità	11	2	1	13	85%	15%
7 Altre associazioni nazionali	3	1	2	4	75%	25%
8 Assicurazioni			3	0		
9 Ricerca e insegnamento				0		
10 Altre organizzazioni	1	1		2	50%	50%
11 Altro	9	3	7	12	75%	25%
Totale	52	14	21	66	79%	21%
<b>38 Siete d'accordo con le disposizioni relative a trattamento e valutazione delle domande di autorizzazione di ambiti di impiego, in particolare per quanto riguarda le prove da fornire, la necessità del consenso degli altri Cantoni interessati e, nel caso delle strade nazionali, dell'USTRA e il diritto alla consultazione di esercito, UFT e UDSC (art. 40)?</b>						
1 Cantoni	19	5	2	24	79%	21%
2 Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale		1	3	1	0%	100%
3 Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	1		2	1	100%	0%
4 Associazioni mantello nazionali dell'economia	1		2	1	100%	0%
5 Organizzazioni intercantonali	3	2	2	5	60%	40%
6 Associazioni nazionali trasporti/mobilità	7	4	3	11	64%	36%
7 Altre associazioni nazionali	3	1	2	4	75%	25%
8 Assicurazioni			3	0		
9 Ricerca e insegnamento				0		
10 Altre organizzazioni	1	1		2	50%	50%
11 Altro	5	6	8	11	45%	55%
Totale	40	20	27	60	67%	33%

		Favorevoli	Co ntra ri	Numero Nessun parere / Non pertinente	Totale	Quota (%) Favorevoli	Contrari
<b>39</b>	<b>Siete d'accordo che la decisione relativa a una domanda di autorizzazione di un ambito di impiego sia comunicata ai destinatari di cui all'articolo 41 lettere a-d (art. 41)?</b>						
1	Cantoni	20	4	2	24	83%	17%
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	1		3	1	100%	0%
3	Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	1		2	1	100%	0%
4	Associazioni mantello nazionali dell'economia	1		2	1	100%	0%
5	Organizzazioni intercantionali	3	2	2	5	60%	40%
6	Associazioni nazionali trasporti/mobilità	9		5	9	100%	0%
7	Altre associazioni nazionali	4		2	4	100%	0%
8	Assicurazioni			3	0		
9	Ricerca e insegnamento				0		
10	Altre organizzazioni	1	1		2	50%	50%
11	Altro	8		11	8	100%	0%
	Totale	48	7	32	55	87%	13%
<b>40</b>	<b>Siete d'accordo con la proposta di pubblicare gli ambiti di impiego autorizzati negli organi di pubblicazione ufficiali (art. 42)?</b>						
1	Cantoni	24	2		26	92%	8%
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	1		3	1	100%	0%
3	Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	1		2	1	100%	0%
4	Associazioni mantello nazionali dell'economia	1		2	1	100%	0%
5	Organizzazioni intercantionali	6		1	6	100%	0%
6	Associazioni nazionali trasporti/mobilità	12		2	12	100%	0%
7	Altre associazioni nazionali	4		2	4	100%	0%
8	Assicurazioni			3	0		
9	Ricerca e insegnamento				0		
10	Altre organizzazioni	2			2	100%	0%
11	Altro	11	1	7	12	92%	8%
	Totale	62	3	22	65	95%	5%
<b>41</b>	<b>Siete d'accordo con le disposizioni relative alla vigilanza dopo il rilascio di autorizzazioni (art. 43)?</b>						
1	Cantoni	24		2	24	100%	0%
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	1		3	1	100%	0%
3	Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	1		2	1	100%	0%
4	Associazioni mantello nazionali dell'economia	1		2	1	100%	0%
5	Organizzazioni intercantionali	5		2	5	100%	0%
6	Associazioni nazionali trasporti/mobilità	11		3	11	100%	0%
7	Altre associazioni nazionali	4		2	4	100%	0%
8	Assicurazioni			3	0		
9	Ricerca e insegnamento				0		
10	Altre organizzazioni	2			2	100%	0%
11	Altro	8	1	10	9	89%	11%
	Totale	57	1	29	58	98%	2%

	Favorevoli	Contrari	Numero Nessun parere / Non pertinente	Totale	Quota (%) Favorevoli	Contrari	
<b>42 Siete d'accordo con le fattispecie penali previste (art. 44)?</b>							
1	Cantoni	14	12	26	54%	46%	
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	1	1	2	50%	50%	
3	Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	1	2	1	100%	0%	
4	Associazioni mantello nazionali dell'economia		1	1	0%	100%	
5	Organizzazioni intercantionali	6	1	6	100%	0%	
6	Associazioni nazionali trasporti/mobilità	9	4	13	69%	31%	
7	Altre associazioni nazionali	4	2	4	100%	0%	
8	Assicurazioni	1	2	1	100%	0%	
9	Ricerca e insegnamento			0			
10	Altre organizzazioni	1	1	2	50%	50%	
11	Altro	7	4	8	64%	36%	
	Totale	44	23	20	67	66%	34%
<b>43 Siete d'accordo con la proposta di autorizzare deroghe in singoli casi specifici e la costituzione di un gruppo di accompagnamento da parte dell'USTRA (art. 45)?</b>							
1	Cantoni	25	1	25	100%	0%	
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	1	3	1	100%	0%	
3	Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	1	2	1	100%	0%	
4	Associazioni mantello nazionali dell'economia	1	2	1	100%	0%	
5	Organizzazioni intercantionali	4	2	1	67%	33%	
6	Associazioni nazionali trasporti/mobilità	11	1	2	92%	8%	
7	Altre associazioni nazionali	3	1	2	75%	25%	
8	Assicurazioni		3	0			
9	Ricerca e insegnamento			0			
10	Altre organizzazioni	2		2	100%	0%	
11	Altro	12	7	12	100%	0%	
	Totale	60	4	23	64	94%	6%
<b>44 Siete d'accordo con l'introduzione del segnale di indicazione «Veicoli a guida automatizzata» e l'obbligo di collocarlo presso tutti gli accessi, carrabili e pedonali, alle aree autorizzate per il parcheggio automatico (art. 62 cpv. 8 e all. 2, segnale 4.91<sup>bis</sup>)?</b>							
1	Cantoni	24	2	26	92%	8%	
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	1	3	1	100%	0%	
3	Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	1	2	1	100%	0%	
4	Associazioni mantello nazionali dell'economia	1	2	1	100%	0%	
5	Organizzazioni intercantionali	6	1	6	100%	0%	
6	Associazioni nazionali trasporti/mobilità	11	2	1	85%	15%	
7	Altre associazioni nazionali	5	1	5	100%	0%	
8	Assicurazioni	2	1	2	100%	0%	
9	Ricerca e insegnamento			0			
10	Altre organizzazioni	2		2	100%	0%	
11	Altro	6	3	10	67%	33%	
	Totale	59	7	21	66	89%	11%

		Favorevoli	Contrari	Numero Nessun parere / Non pertinente	Totale	Quota (%) Favorevoli	Contrari
<b>45</b>	<b>Siete d'accordo con l'obbligo di controllo annuale per i veicoli senza conducente (art. 33 cpv. 2 lett. a n. 5)?</b>						
1	Cantoni	19	7		26	73%	27%
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	1		3	1	100%	0%
3	Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	1		2	1	100%	0%
4	Associazioni mantello nazionali dell'economia	1		2	1	100%	0%
5	Organizzazioni intercantionali	5	1	1	6	83%	17%
6	Associazioni nazionali trasporti/mobilità	11	2	1	13	85%	15%
7	Altre associazioni nazionali	4		2	4	100%	0%
8	Assicurazioni	1	1	1	2	50%	50%
9	Ricerca e insegnamento				0		
10	Altre organizzazioni	1	1		2	50%	50%
11	Altro	8	4	7	12	67%	33%
	<b>Totale</b>	<b>52</b>	<b>16</b>	<b>19</b>	<b>68</b>	<b>76%</b>	<b>24%</b>
<b>46</b>	<b>Siete d'accordo che licenza di circolazione e targhe dei veicoli senza conducente possano essere rilasciate solo in presenza di un'autorizzazione dell'ambito di impiego (art. 71 cpv. 1 lett. f)?</b>						
1	Cantoni	24	1	1	25	96%	4%
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	1		3	1	100%	0%
3	Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	1		2	1	100%	0%
4	Associazioni mantello nazionali dell'economia	1		2	1	100%	0%
5	Organizzazioni intercantionali	6		1	6	100%	0%
6	Associazioni nazionali trasporti/mobilità	13		1	13	100%	0%
7	Altre associazioni nazionali	4		2	4	100%	0%
8	Assicurazioni	1		2	1	100%	0%
9	Ricerca e insegnamento				0		
10	Altre organizzazioni	2			2	100%	0%
11	Altro	10	1	8	11	91%	9%
	<b>Totale</b>	<b>63</b>	<b>2</b>	<b>22</b>	<b>65</b>	<b>97%</b>	<b>3%</b>
<b>47</b>	<b>Siete d'accordo di includere la conoscenza dei sistemi di assistenza alla guida e di automazione tra gli argomenti oggetto dell'esame teorico di base (all. 11 n. 1.2.4)?</b>						
1	Cantoni	24	2		26	92%	8%
2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	1		3	1	100%	0%
3	Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	1		2	1	100%	0%
4	Associazioni mantello nazionali dell'economia	1		2	1	100%	0%
5	Organizzazioni intercantionali	6		1	6	100%	0%
6	Associazioni nazionali trasporti/mobilità	13		1	13	100%	0%
7	Altre associazioni nazionali	5		1	5	100%	0%
8	Assicurazioni			3	0		
9	Ricerca e insegnamento				0		
10	Altre organizzazioni	2			2	100%	0%
11	Altro	9		10	9	100%	0%
	<b>Totale</b>	<b>62</b>	<b>2</b>	<b>23</b>	<b>64</b>	<b>97%</b>	<b>3%</b>

	Favorevoli	Contrari	Numero Nessun parere / Non pertinente	Totale	Quota (%) Favorevoli Contrari	
<b>48 Siete d'accordo che in futuro i candidati all'esame pratico di guida della categoria A e della sottocategoria A1 debbano conoscere e saper utilizzare i sistemi ADAS (se presenti nel veicolo d'esame) ed essere in grado di effettuare manovre speciali, se del caso utilizzando tali sistemi (all. 12 sezione III sottosezione B n. 1<sup>bis</sup> e 2)?</b>						
1 Cantoni	24	1	1	25	96%	4%
2 Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	1		3	1	100%	0%
3 Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	1		2	1	100%	0%
4 Associazioni mantello nazionali dell'economia	1		2	1	100%	0%
5 Organizzazioni intercantionali	6		1	6	100%	0%
6 Associazioni nazionali trasporti/mobilità	13		1	13	100%	0%
7 Altre associazioni nazionali	5		1	5	100%	0%
8 Assicurazioni			3	0		
9 Ricerca e insegnamento				0		
10 Altre organizzazioni	2			2	100%	0%
11 Altro	6	2	11	8	75%	25%
Totale	59	3	25	62	95%	5%
<b>49 Siete d'accordo che in futuro i candidati all'esame pratico di guida delle categorie B e BE e della sottocategoria B1 debbano conoscere e saper utilizzare i sistemi ADAS e di automazione (se presenti nel veicolo d'esame) e saper effettuare manovre speciali, se del caso utilizzando tali sistemi (all. 12 sezione III sottosezione D n. 1<sup>bis</sup>, 2 e 3)?</b>						
1 Cantoni	24	1	1	25	96%	4%
2 Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	1		3	1	100%	0%
3 Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	1		2	1	100%	0%
4 Associazioni mantello nazionali dell'economia	1		2	1	100%	0%
5 Organizzazioni intercantionali	6		1	6	100%	0%
6 Associazioni nazionali trasporti/mobilità	11	2	1	13	85%	15%
7 Altre associazioni nazionali	5		1	5	100%	0%
8 Assicurazioni			3	0		
9 Ricerca e insegnamento				0		
10 Altre organizzazioni	2			2	100%	0%
11 Altro	7	2	10	9	78%	22%
Totale	58	5	24	63	92%	8%
<b>50 Siete d'accordo con la proposta di menzionare esplicitamente (se presenti nel veicolo d'esame) il traffic jam pilot e i singoli ADAS oggetto dell'esame pratico di guida delle categorie e sottocategorie interessate (all. 12 sezione III sottosezioni B n. 1<sup>bis</sup> e D n. 1<sup>bis</sup>)?</b>						
1 Cantoni	24	1	1	25	96%	4%
2 Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	1		3	1	100%	0%
3 Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	1		2	1	100%	0%
4 Associazioni mantello nazionali dell'economia	1		2	1	100%	0%
5 Organizzazioni intercantionali	6		1	6	100%	0%
6 Associazioni nazionali trasporti/mobilità	10	2	2	12	83%	17%
7 Altre associazioni nazionali	5		1	5	100%	0%
8 Assicurazioni			3	0		
9 Ricerca e insegnamento				0		
10 Altre organizzazioni	2			2	100%	0%
11 Altro	6	2	11	8	75%	25%
Totale	56	5	26	61	92%	8%

#### 4 Pareri relativi alle singole domande

Il presente capitolo ricalca fundamentalmente la struttura del questionario. Per ogni domanda sono elencati tutti i partecipanti che hanno espresso un parere sostanzialmente favorevole o contrario alla modifica in questione. Non è invece citato chi non ha espresso un parere esplicito. Sotto ogni domanda sono inoltre riportate le osservazioni dei partecipanti riassunte sotto forma di affermazioni, indicando di volta in volta ai rispettivi autori. L'elenco di tutti i partecipanti con relativa abbreviazione e denominazione completa è disponibile in allegato.

##### Avete osservazioni di fondo sul progetto? (Domanda 1)

**Sostanziale approvazione** (risposta affermativa nel questionario o parere equivalente)

ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, VD, VS, NE, GE, JU, **PS**, **UDC**, **PLR**, **I Verdi**, **ACS**, **ACVS**, **asa**, **auto-schweiz**, **TCS**, **VFAS**, **UPSA**, **UPI**, **CP**, **Posta**, **DTC**, **economiesuisse**, **FRS**, **Mobilità pedonale**, **CCPCS**, **CDDGP**, **CDSCS**, **Routiers**, **L-drive**, **Pro Velo**, **RoadCross**, **SAB**, **SAAM**, **USS**, **SBV**, **SEV**, **USAM**, **UCS**, **Suva**, **SCPCS**, **Swissdrive**, **ATA**, **ASA**, **SPC**, **AMAG**, **AXA**, **FOR**, **Greenpeace**, **KpOW**, **LOXO**, **Mobility**, **mybuxi**, **Privatim**, **PPU**, **RWU**, **RZU**, **VBZ**, **CHO**, **LB**, **StH**

L'ulteriore sviluppo della legislazione relativa alla guida automatizzata è sostanzialmente accolto con favore.

BS, AR, GR,  
SG, SZ, VD,  
**PS**, **PLR**, **USS**,  
**SEV**, **USAM**,  
**auto-schweiz**,  
**RoadCross**,  
**VFAS**, **UPSA**,  
**Posta**, **L-drive**,  
**SAAM**, **CP**,  
**UPI**, **Suva**,  
**AMAG**,  
**Mobility**, **VBZ**,  
**RWU**,  
**Swissmoves**

La nuova tecnologia consente inoltre ai servizi di mobilità pubblici e privati di sviluppare nuovi modelli commerciali avveniristici e costituisce il presupposto per la promozione di innovazioni economiche.

ZH, BL, TG, SH

La guida automatizzata ha in linea di principio un grande potenziale per la popolazione, la ricerca e l'economia, in particolare per quanto concerne l'aumento della sicurezza e dell'efficienza della circolazione.

ZH, SZ, LU,  
NW, BL, SH,  
TG, VD, NE,  
TG, **ACVS**, **CP**,  
**TCS**, **CCPCS**,  
**CDDGP**,  
**CDSCS**,  
**USAM**, **FOR**,  
**KpOW**

Attraverso la creazione di condizioni quadro (normative) è possibile raccogliere le prime esperienze. Si tratta di elementi indispensabili se si vogliono sfruttare le opportunità offerte dalla guida automatizzata, oltre che ridurre i rischi.

SZ, BS, BL,  
SH, TG, NE,  
**SP**, **ACVS**,  
**CCPCS**,  
**CDDGP**, **L-**  
**drive**, **CP**, **FOR**,  
**KpOW**

L'attuazione di tali ordinanze permetterebbe inoltre alla Svizzera di distinguersi dalla maggior parte dei Paesi aderenti all'OCSE, dove l'argomento è ancora oggetto di scarsa considerazione.

**CP**

I Verdi rifiutano i progetti nella forma in cui sono presentati e li respingono. A loro avviso si dovrebbe finalmente intavolare un'ampia discussione sulle opportunità e i rischi della guida automatizzata. A seconda di come viene configurata, l'automazione può comportare una riduzione o un aumento del traffico. Con la prevista introduzione a tappe in base alle possibilità tecniche, la società perde l'opportunità di disciplinare la guida automatizzata secondo prescrizioni e finalità chiare. La guida automatizzata comporta grandi rischi per la sicurezza, ai quali sono esposti in particolare ciclisti e pedoni in contesti di traffico misto, vale a dire quegli utenti della strada che danno il massimo contributo a una mobilità rispettosa del clima. La guida automatizzata ha inoltre un grande potenziale di generare traffico supplementare e favorire la dispersione degli insediamenti sul

**I Verdi**

territorio perché, grazie alla possibilità di svolgere altre attività durante la guida, diventano più interessanti anche i tragitti più lunghi, ad esempio per il pendolarismo, per gli acquisti o per attività per il tempo libero. Le norme proposte non comportano l'esclusione di tutte queste conseguenze negative che la guida automatizzata comporta. Per tale ragione ritengono che il progetto debba essere sostanzialmente rielaborato.	
Sebbene l'upi individui chiari rischi per la sicurezza, in particolare nel caso di veicoli con richiesta di ripresa del controllo, è comunque favorevole al progetto di ordinanza dal punto di vista della tecnologia dei veicoli. Questo perché – nonostante tutti i dubbi relativi alla sicurezza – rispetto ai sistemi SAE-L2 già oggi in circolazione ma disciplinati in maniera meno rigorosa vengono ora definite condizioni quadro più severe e più scrupolose.	upi
Il PLR è favorevole all'introduzione di buone condizioni quadro affinché la Svizzera, che ha svolto un lavoro pionieristico nello sviluppo della guida automatizzata, rimanga in prima linea nell'imminente fase di implementazione commerciale. La presenza di condizioni quadro idonee favorisce l'innescarsi di un dinamismo positivo e impedisce che la creazione di valore aggiunto nazionale passi all'estero.	PLR
Secondo l'UDC occorre sostenere la crescente automazione della circolazione stradale. A tal fine occorrerà aumentare l'efficienza dell'intero sistema dei trasporti e della sicurezza stradale, a beneficio sia dell'economia che dell'ambiente, cosa che nel contempo incrementerà la capacità della rete stradale attuale. Così facendo, il trasporto individuale motorizzato e il trasporto merci su strada saranno preparati ad affrontare il futuro. In tutte le applicazioni dovrà essere assolutamente garantita la protezione dei dati. L'UDC riconosce le grandi sfide che dovranno fronteggiare le autorità svizzere nell'ambito del passaggio dai sistemi di assistenza finora noti ai sistemi di automazione. Qui la Svizzera deve tenere il passo con l'evoluzione a livello internazionale e garantire una <b>mobilità moderna</b> per tutta la cittadinanza, per l'economia e in particolare il turismo. L'automazione dei veicoli deve essere seguita in tutti i settori citati e infine autorizzata dal Consiglio federale tramite ordinanza.	UDC
Il Cantone considera la guida automatizzata una possibilità interessante in quanto apre nuove opportunità per l'urbanizzazione delle regioni con dispersione insediativa.	AR
La digitalizzazione offre un numero elevato di nuove potenzialità e opportunità anche nel settore dei trasporti. Le basi a tal fine indispensabili sono l'esistenza di infrastrutture digitali efficienti (in particolare nel settore della telefonia mobile) e l'accesso ai dati, motivo per cui, nella procedura di consultazione, oltre a impegnarsi costantemente a favore del potenziamento della copertura della rete mobile il SAB ha sostenuto anche il progetto di un'infrastruttura di dati sulla mobilità. Grazie a queste nuove applicazioni, le regioni di montagna e gli spazi rurali possono assumere un ruolo pionieristico e innovativo e colmare le carenze a livello di offerta.	SAB
L'ordinanza sulla guida automatizzata (OGA) consente ai Cantoni di agire in anticipo e predisporre gli adeguamenti necessari, tanto sul piano legale, quanto dal punto di vista tecnico, con particolare riferimento ai controlli periodici. L'imminente arrivo sulle strade pubbliche di una tecnologia sempre più matura richiede l'adozione di misure tese a favorirne l'accettazione e l'utilizzo nelle sue diverse forme da parte della popolazione. Sarà necessario prestare attenzione sia ai nuovi comportamenti degli utilizzatori di veicoli automatizzati, sia al modo in cui questi si ripercuoteranno sugli altri utenti della strada.	GE
Quale associazione professionale dei pedoni, Mobilità pedonale Svizzera si esprime in genere solamente in merito a problematiche che riguardano direttamente la mobilità pedonale. I veicoli che possono circolare con sistema di guida automatizzata «solo in autostrada» devono essere in grado di rilevare la presenza di pedoni. Inoltre, queste normative diventeranno comunque rilevanti anche per i pedoni non appena lo stesso grado di automazione sarà consentito anche su altre categorie di strade.	Mobilità pedonale
<i>Oltre alle opportunità sussistono anche rischi</i>	
Digitalizzazione e automazione caratterizzano la trasformazione attualmente in corso della mobilità e della circolazione stradale. Oltre ai benefici auspicati in termini di efficienza (migliore sfruttamento delle risorse e delle capacità stradali esistenti), questa trasformazione offre sia opportunità che rischi per la sicurezza stradale. Quest'ultimo aspetto deve necessariamente rivestire carattere prioritario nell'ambito della presente consultazione.	L-drive
	CP
Nel lungo termine la guida automatizzata offre enormi opportunità in termini di miglioramento della sicurezza nella circolazione stradale e prevenzione degli incidenti. Nel medio e breve termine, però, comporta anche rischi.	Suva

Inoltre, il progetto parla solamente delle opportunità offerte dalla guida automatizzata. I rischi vengono sottaciuti. Oltre a ciò, i benefici in relazione alla capacità stradale saranno probabilmente minimi, almeno nel futuro prossimo. Considerati i notevoli requisiti di sicurezza, potrebbe persino succedere che i sistemi di automazione vengano programmati in maniera tanto prudente da comportare una diminuzione della capacità stradale.	BS
Tuttavia, oltre a un maggior efficientamento delle attuali risorse del traffico, intravediamo anche diversi rischi per la sicurezza stradale. Pertanto, l'evoluzione dell'automazione non deve mai avvenire a discapito degli utenti della strada e alla sicurezza stradale deve sempre essere attribuita la massima priorità. Per questo motivo RoadCross Svizzera individua miglioramenti e integrazioni puntuali nell'attuale progetto in consultazione.	RoadCross
<i>Necessità di barriere giuridiche</i>	
È più importante che le condizioni quadro legali garantiscano l'impiego sicuro delle tecnologie della guida automatizzata piuttosto che promuovere unilateralmente lo sviluppo di nuove tecnologie o di interessi dell'economia (privata).	Mobilità pedonale
In linea di principio siamo favorevoli alle barriere giuridiche che il progetto pone allo sviluppo della guida automatizzata. Questo processo non deve avvenire semplicemente in base al principio che prevede di «provare e solo successivamente intervenire per regolamentare».	Pro Velo, ATA, Greenpeace, PPU
Al tempo stesso deploriamo il fatto che non siano previste né misure accompagnatorie di indirizzamento del traffico né formazioni obbligatorie per i conducenti o un rafforzamento dei trasporti pubblici. Inoltre, possiamo approvare l'OGA solamente se non pregiudica la sicurezza stradale e se non pregiudica né ostacola la mobilità lenta. La guida automatizzata deve necessariamente contribuire a ridurre il traffico e l'infrastruttura stradale garantire in ogni situazione la sicurezza e favorire la mobilità lenta; diversamente deve essere respinta.	PS
La guida automatizzata deve contribuire a una mobilità sicura e rispettosa dell'ambiente. Alla sicurezza oggettiva e soggettiva della mobilità ciclopedonale va quindi attribuita la massima priorità. Il traffico pedonale e ciclistico deve essere quindi trattato in maniera prioritaria e ricevere uno spazio significativamente maggiore sulle strade. Allo stesso modo i quartieri residenziali, gli attraversamenti di centri abitati ecc. devono essere protetti da un traffico di transito indesiderato. La guida automatizzata contribuirà inoltre a ridurre il trasporto motorizzato, sia a livello di parco veicoli che di chilometri percorsi. Grazie all'automazione si avrà un miglior utilizzo dei veicoli, sia in termini di tempo che di spazio. Le norme vanno impostate in modo da favorire in futuro l'utilizzo prevalentemente condiviso dei veicoli (car sharing, car pooling); l'auto privata dovrà diventare un'eccezione. L'automazione sarà così sfruttata anche per ridurre l'infrastruttura di strade e parcheggi per le auto. L'infrastruttura per il trasporto individuale motorizzato non deve essere in alcun modo potenziata. La guida automatizzata può inoltre essere utile per integrare l'offerta dei trasporti pubblici, ad esempio su tratti stradali poco frequentati, purché i due servizi non entrino in concorrenza tra loro.	s
Né l'ordinanza né il rapporto esplicativo si esprimono in merito all'importanza che viene attribuita alla tecnica della telefonia mobile per la guida automatizzata. I sistemi automatizzati comporteranno un'ulteriore diffusione di tale tecnologia, il che andrà di pari passo con un aumento dell'esposizione della popolazione alle radiazioni. A causa della mancata interazione tra persone e sistemi di automazione, questi ultimi non contribuiranno a ridurre il numero di incidenti. A questo proposito i costruttori non si assumono alcuna responsabilità. A oggi questi aspetti giuridici non sono chiari. Stando alle conoscenze attualmente disponibili, la presenza di veicoli automatizzati non contribuirà nemmeno a rendere il traffico più scorrevole. Le radiazioni possono causare modifiche al flusso cerebrale, con conseguente comportamento irrazionale nel traffico, tra cui quello di «sbagliare pedale».	StH
<i>Strategia / finalità</i>	
La rapidità con cui si evolvono le tecnologie di automazione e la necessità di rivedere l'ordinanza entro un termine relativamente breve esigono una visione di lungo periodo, che tracciando la direzione da seguire, consenta l'integrazione coerente di ciascuna tappa intermedia. Non è chiara, tuttavia, quale sia tale visione. Secondo quanto emerge dalla letteratura, in una prospettiva di lungo andare, sarebbe da preferire una fruizione della guida automatizzata incentrata sull'utilizzo condiviso. Ragion per cui, nelle diverse tappe del suo sviluppo, compresa questa prima fase, il quadro legale dovrebbe prevedere disposizioni che favoriscano a lungo termine questa modalità di utilizzo. L'assenza, in questo primo provvedimento, di una visione di lungo periodo che vada in tale direzione lascia aperto il campo delle possibilità anche a un utilizzo individuale deleterio per l'intero sistema di mobilità.	VD

In conclusione, non si ravvisa nel progetto in esame il compimento di un primo deciso passo verso un obiettivo preciso. Allo stato attuale, non è pertanto possibile affermare che il sistema di mobilità godrà realmente dei benefici citati nel rapporto di consultazione. Le due sole conseguenze certe (poiché prescindono dalla modalità di fruizione che si affermerà) sono, da un canto, le opportunità economiche legate ai nuovi mercati, e dall'altro, la forte crescita della spesa pubblica provocata dalla costruzione o dall'adeguamento delle colossali infrastrutture richieste.

L'ACS accoglie con favore la volontà di creare le basi legali per la disciplina della guida automatizzata. Gli sviluppi tecnologici {registrati} in questo ambito esigono che si proceda con una certa tempestività alla definizione e all'aggiornamento delle condizioni quadro per i principali casi di applicazione.

ACS

Pur riconoscendone il potenziale per le diverse regioni svizzere, non deve essere tuttavia dimenticato, a parere dell'ACS, che lo sviluppo della mobilità automatizzata potrà avere un impatto realmente positivo solo se ne saranno correttamente definite, oggi e in futuro, le modalità di implementazione.

Dal momento che la guida automatizzata ha un potenziale molto elevato di ingenerare anche effetti negativi (cfr. p. es. lo studio del politecnico di Zurigo sulla guida automatizzata in Svizzera)<sup>3</sup>, è assolutamente necessario adottare una strategia normativa proattiva. Lo Stato non deve intervenire per normare solo quando i problemi sono già presenti, in particolare tra veicoli automatizzati e mobilità lenta.

Pro Velo, ATA,  
Greenpeace,  
PPU

#### *Politica economica e sociale*

Nutriamo inoltre considerevoli dubbi a livello politico-sociale, che derivano da questa modalità di introduzione della guida automatizzata. In una prima fase sarà una tecnologia per ricchi, ma non solo; a lungo andare c'è anche il rischio che soppianderà tutti i posti di lavoro di conducenti e autisti. Chiediamo pertanto l'adozione di misure socio-politiche accompagnatorie, che supportino la riqualificazione dei conducenti e affianchino gli sviluppi in questo settore, in modo da impedire licenziamenti di massa e un peggioramento delle condizioni lavorative.

PS

È necessario provvedere a garantire le migliori condizioni lavorative possibili anche nel nuovo contesto, per esempio mettendo a disposizione le risorse necessarie per riqualificazioni e corsi di formazione continua, perché il settore dei trasporti continuerà a dipendere da lavoratori motivati e ben qualificati. Inoltre, un traffico pesante a guida autonoma potrebbe in futuro rendere il trasporto delle merci su strada decisamente più interessante rispetto alla ferrovia, minando in tal modo il successo della politica svizzera di trasferimento del traffico pesante dalla strada alla ferrovia.

USS

È fondamentale che la trasformazione digitale avvenga a beneficio dei lavoratori e non viceversa. Le riqualificazioni e le formazioni continue sono importanti per preparare i lavoratori e offrire loro gli strumenti necessari per essere all'altezza delle nuove esigenze. La trasformazione digitale non deve in alcun modo determinare un peggioramento delle condizioni di lavoro né far ricadere il rischio imprenditoriale sui lavoratori. Per la SEV è pertanto fuor di dubbio che, anche in un mondo lavorativo digitalizzato, le condizioni lavorative dovranno essere regolamentate su base collettiva. In nessun caso le nuove possibilità tecniche a disposizione devono comportare la sostituzione dei lavoratori per una mera logica di profitto.

SEV

Da ultimo, sebbene gli effetti occupazionali non rientrino nel perimetro delle ordinanze in esame, riteniamo che queste potrebbero suscitare delle riserve legittime, soprattutto presso alcune categorie di professionisti della strada (in particolare i tassisti). La Confederazione dovrà quindi tenerne conto e predisporre apposite misure di monitoraggio e, se occorre, di accompagnamento.

CP

Se un giorno i veicoli fossero completamente autonomi, si tratterebbe di un grande passo in avanti verso una maggiore autonomia delle persone cieche e ipovedenti. Va da sé che il loro utilizzo non deve essere pregiudicato dalla presenza di barriere architettoniche.

SBV

Le modifiche dell'OGA finiranno per minare gli sforzi compiuti dalla Svizzera nell'ambito della politica estera ed economica. In particolare uno svantaggio a carico dei veicoli americani contrasta con le iniziative politiche a favore di un libero scambio tra gli Stati Uniti e la Svizzera. Anche altri partner commerciali (p. es. Cina, India o Regno Unito) sono colpiti allo stesso modo.

economiesuiss  
e, VFAS

Chiediamo inoltre al Consiglio federale di avviare i passi necessari affinché la Svizzera, in qualità di Paese ospite del «World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations», possa aderire all'accordo del 1998.

economiesuiss  
e, VFAS

#### *Incremento dei volumi di traffico / Dispersione degli insediamenti*

<sup>3</sup> ETH Zürich (2020). Automatisiertes Fahren in der Schweiz: Das Steuer aus der Hand geben?

<p>Infine, si deve garantire nell'OGA che l'introduzione della guida automatizzata non comporterà un aumento del traffico, della superficie di circolazione e del consumo del suolo. L'introduzione della guida automatizzata così come attualmente prevista non ci sembra inoltre adeguata in termini di ecosostenibilità in quanto – in mancanza di un forte controllo a livello statale – causerebbe anche un incremento dei volumi di traffico e la dispersione degli insediamenti: la possibilità di svolgere altre attività durante la guida rende infatti più interessanti i tragitti più lunghi. Anche il problema del rischio di corse a vuoto con veicoli completamente automatizzati deve essere affrontato con misure adeguate in un'ottica preventiva. Occorre fissare paletti normativi se si vuole che l'automazione conduca a un utilizzo dei mezzi di trasporto caratterizzato da un'impostazione fortemente collettiva. Se non si tiene conto di questo aspetto, la guida con sistemi automatizzati eserciterà sicuramente un'attrazione maggiore rispetto ai trasporti collettivi, il che costituisce una linea diametralmente opposta agli obiettivi svizzeri in materia di ambiente e mobilità. Infine, l'automazione dovrà essere utilizzata per ridurre l'infrastruttura di strade e parcheggi per le auto e ottimizzare la pianificazione dei trasporti.</p>	PS
<p>In mancanza di un forte intervento statale, la guida automatizzata causerebbe anche un incremento dei volumi di traffico e la dispersione degli insediamenti. Anche il problema del rischio di corse a vuoto con veicoli completamente automatizzati deve essere affrontato con misure adeguate in un'ottica preventiva. Occorre inoltre fissare paletti normativi se si vuole che l'automazione conduca a un utilizzo dei mezzi di trasporto caratterizzato da un'impostazione fortemente collettiva. Se non si tiene conto di questo aspetto, la guida con sistemi automatizzati eserciterà sicuramente un'attrazione maggiore rispetto ai trasporti collettivi, il che costituisce una linea diametralmente opposta agli obiettivi svizzeri in materia di ambiente.</p>	Pro Velo, ATA, Greenpeace, PPU
<p>Il rapporto esplicativo parte dal presupposto che la liberalizzazione della normativa concernente la guida automatizzata comporterà esclusivamente miglioramenti rispetto alle ripercussioni negative sulla circolazione stradale. Riteniamo che l'attuale progetto di ordinanza garantisca questo aspetto: per ora la normativa arriva solamente a prevedere la guida automatizzata limitata a zone di impiego rigorosamente definite. Non si deve dare per scontato che in questo modo sarà messo in circolazione un gran numero di veicoli senza conducente. Occorre però tenere presente che, con la progressiva liberalizzazione, circoleranno sempre più veicoli di questo tipo. Si può invece ipotizzare che l'incremento dei veicoli a guida automatizzata comporterà una crescita del traffico su strada. Nei prossimi anni occorrerà osservare questa evoluzione e, nell'ambito di successive modifiche dell'ordinanza, dedicare particolare attenzione alla tematica del congestionamento stradale.</p>	SO
<p>L'associazione RZU dubita che, in mancanza di norme corrispondenti, l'impiego di questa tecnologia evolverà automaticamente in direzione di un utilizzo collettivo. La RZU chiede che venga mostrato in che modo si possa garantire un utilizzo collettivo.</p>	RZU
<p>Dal punto di vista della RZU, un utilizzo collettivo comporterà l'ulteriore sviluppo del sistema dei trasporti pubblici. Le ripercussioni di un sistema automatizzato sui trasporti pubblici dovrebbero essere anticipate a livello concettuale e, in particolare, tenute in considerazione anche nel processo di autorizzazione.</p>	RZU
<i>Sicurezza stradale</i>	
<p>Dal punto di vista della polizia il progetto può essere sostanzialmente accolto, in quanto garantirà o migliorerà la sicurezza stradale di tutti gli utenti della strada.</p>	BL, SH, NE, ACVS, CCPCS, CDDGP, FOR, KpOW
<p>Per quanto concerne la sicurezza, l'Unione delle città svizzere rimanda al parere della conferenza delle direttrici e dei direttori di sicurezza delle città svizzere (CDSCS).</p>	UCS
<p>Con la sicurezza non si deve assolutamente scendere a compromessi facendo considerazioni di efficienza e redditività nel breve periodo. Che i sistemi di assistenza e automazione offrano un contributo importante al miglioramento della sicurezza stradale è fuor di dubbio. Tuttavia, dal punto di vista della SEV questi sistemi dovrebbero fungere da supporto e da aiuto, lasciando controllo e responsabilità sempre al conducente. In caso di evento imprevisto o di danno, caratteristiche umane come esperienza, presenza di spirito e istinto possono essere superiori rispetto a un sistema di automazione.</p>	SEV
<p>Nell'ottica della prevenzione degli incidenti, per la Suva è importante che i veicoli automatizzati possano sempre comunicare con gli utenti della strada (p. es. auto, autocarri, motoveicoli, biciclette e pedoni) senza dover ricorrere a sistemi di automazione.</p>	Suva
<p>È già opinione fondata che, grazie ai potenti sensori di cui sono dotati, all'elevatissima potenza di calcolo e al tempo di reazione di gran lunga superiore rispetto a quello di un essere umano, i veicoli</p>	LB

provvisi di pilota automatico sono in molte situazioni <b>più sicuri</b> di quelli guidati da un conducente medio.	
È preoccupante che si tenga così poco conto del comportamento psicologico dei conducenti (e intervenire semplicemente con multe).	CHO
<i>Sicurezza e attrattiva della mobilità lenta</i>	
Secondo il PS, all'atto dell'introduzione della guida automatizzata sicurezza e mobilità ecosostenibile dovrebbero avere la priorità. La modalità più ecologica per spostarsi è e resta la mobilità lenta. Per tale ragione insistiamo affinché essa non venga pregiudicata dalla guida automatizzata.	PS
L'ACS ritiene opportuno sottolineare il fatto che, in linea generale, la mobilità individuale motorizzata, sia essa automatizzata e/o elettrica o no, non può essere considerata un'alternativa sostenibile alla mobilità lenta.	ACS
L'utilizzo dei veicoli automatizzati deve migliorare la sicurezza di tutti gli utenti della strada. I benefici in termini di sicurezza non devono andare a discapito degli utenti più vulnerabili. I veicoli automatizzati possono comunicare con gli utenti della mobilità lenta solo in determinate circostanze e questo rappresenta un problema per il traffico misto.	Pro Velo, ATA, SBV, Greenpeace, PPU
È inoltre importante che non aumenti solo la sicurezza, bensì anche la percezione di sicurezza avvertita da ciclisti e pedoni.	Pro Velo, ATA, Greenpeace, PPU
Occorre porre l'attenzione sugli utenti stradali più deboli. Tra questi, non vedenti e ipovedenti sono particolarmente a rischio e non devono essere penalizzati quale anello più debole della catena.	SBV
Il grado di automazione di un veicolo non dovrebbe essere l'elemento che determina il modo in cui i pedoni devono reagire al veicolo. Occorre assolutamente trovare una soluzione affinché l'articolo 6 capoverso 4 dell'ordinanza sulle norme della circolazione («Ai pedoni ciechi non accompagnati, che, alzando il bastone bianco, indicano di voler attraversare la carreggiata, deve sempre essere accordata la precedenza») mantenga la propria legittimazione.	SBV
<i>Aspetti formali e linguistici, densità normativa e ulteriore sviluppo dell'ordinanza</i>	
Il progetto di ordinanza è stato elaborato in collaborazione con un gruppo interdisciplinare di esperti appositamente istituito e formato da 25 membri. Purtroppo non erano presenti rappresentanti delle persone non vedenti o dell'ambito della disabilità in generale. Che la tecnologia costituisca o meno un pericolo o un'opportunità per le persone cieche e ipovedenti dipende in misura determinante dalla modalità con cui i loro interessi sono stati considerati già nei primi stadi di sviluppo.	SBV
A nostro avviso sarebbe importante creare trasparenza in merito alla composizione del gruppo di esperti che ha preso parte all'elaborazione del progetto di ordinanza.	USS
In generale sarebbe auspicabile che il testo dell'ordinanza e il rapporto fossero di più facile lettura e più comprensibili poiché, alle volte, non è semplice cogliere in maniera adeguata il contenuto e la portata del testo, anche per una certa disomogeneità nell'utilizzo dei termini.	Posta, DTC, SAAM, Mobility, AMAG, VBZ
Non è necessario appesantire le formulazioni dell'ordinanza, a volte già di per sé complicate, con l'aggiunta di innumerevoli sdoppiamenti di genere che, oltre a non semplificare la comprensione del contenuto, la rendono più difficile quando in realtà è chiaro che si tratta della designazione di una funzione (e non di un genere).	DTC, SAAM
In merito all'utilizzo dei termini di genere, la Posta adotta un atteggiamento aperto, ragion per cui a questo proposito non concorda con SAAM.	Posta
L'abbreviazione tedesca per la nuova ordinanza (AFV) è già in uso, nello specifico per «Automatische Fahrzeugfahndung und Verkehrsüberwachung» (ricerca automatica di veicoli e monitoraggio del traffico).	BE, SO, AG
La terminologia usata per il progetto dovrebbe coincidere con la terminologia degli atti normativi dell'UE/dell'ONU, dal momento che nel progetto si fa spesso riferimento proprio a questi documenti.	auto-schweiz, VFAS, AMAG
Sarebbe utile chiarire il rapporto tra il recepimento autonomo unilaterale e globale dei regolamenti UE secondo l'OETV da una parte e la ripetizione selettiva (linguisticamente in parte divergente) di singole disposizioni con un uso di termini non omogeneo nell'OGA dall'altra, dal momento che ciò può portare a problemi di interpretazione. Tali divergenze potrebbero risultare problematiche nel momento in cui il recepimento autonomo finora attuato venisse sostituito da un accordo internazionale vincolante nel MRA.	Posta, DTC, SAAM

L'interazione tra il testo dell'ordinanza e il rapporto esplicativo è talvolta un po' carente, in quanto spesso l'ordinanza presenta una formulazione più casistica rispetto al rapporto.	Posta, DTC, SAAM, VBZ
In molti settori l'ordinanza è decisamente dettagliata, con il pericolo di innalzare per le aziende ostacoli notevoli di carattere aziendale e amministrativo, che l'azienda può gestire solo con un dispendio sproporzionato.	Posta
Il testo prevede requisiti la cui soddisfazione non sempre è realizzabile/realistica. La sovraregolamentazione porta talvolta a ignorare le esigenze del commercio e le aspettative degli operatori.	LOXO
Riteniamo che ci sia bisogno di maggiore rilevanza pratica, soprattutto nella distinzione tra sistemi automatizzati e sistemi di assistenza che, essendo oggi già diffusi, non avrebbero bisogno di nuove regolamentazioni (in particolare il parcheggio assistito).	economiesuisse, FRS, TCS
	TCS
È opportuno adeguare le disposizioni agli sviluppi nazionali ed esteri, in modo rapido e regolare.	BS, USAM, CP, LB
È però ancora più importante prevedere in un prossimo futuro una revisione completa della LCStr, che disciplini questi aspetti a livello di legge tenendo conto della chiarezza che sarà stata fino ad allora acquisita. L'orizzonte temporale a tal fine previsto nel rapporto esplicativo (competenza di emanare ordinanze perlomeno «entro l'inizio degli anni 2030») ci sembra in tal senso decisamente troppo esteso.	USS, SEV
Gli elementi centrali della normativa devono essere stabili nel lungo orizzonte, così da garantire certezza del diritto e sicurezza degli investimenti.	economiesuisse
<i>Oggetto di regolamentazione</i>	
Per quanto riguarda il caso d'uso contemplato dalla nuova LCStr, ma non ancora recepito nell'ordinanza (veicoli completamente automatizzati di dimensioni ridotte autorizzati a circolare su ogni tipo di strada), riteniamo si debbano studiare le possibilità di conflitto con gli altri utenti della strada (in particolare automobilisti, TP, ciclisti, pedoni), al fine di delineare ambiti di impiego che consentano la serena coabitazione.	VD
Riteniamo molto positivo aver rinunciato a inserire nell'ordinanza il caso d'uso dei veicoli senza conducente di dimensioni ridotte e a bassa velocità (art. 25d LCStr, cfr. rapporto esplicativo, p. 8).	PS, I Verdi, Pro Velo, ATA, Greenpeace, PPU
Qualora tali veicoli dovessero avere la possibilità di circolare sugli spazi pedonali, questo tipo di impiego comporterebbe una limitazione per i pedoni. Lo scopo presumibilmente solo commerciale di tali veicoli non giustifica comunque l'occupazione di ulteriore spazio, peraltro già scarso, sugli spazi di circolazione. Questo caso d'uso non deve essere escluso solo ora, ma come norma generale.	I Verdi, Pro Velo, ATA, Greenpeace, PPU
La possibilità tecnica della guida automatizzata comporta numerose implicazioni giuridiche, in particolare in materia di diritto della responsabilità, del lavoro e della protezione dei dati. Fintanto che la situazione giuridica non sarà definitivamente chiarita, riteniamo inopportuno utilizzare i sistemi di automazione per la guida senza conducente al di fuori dei test. Proprio in riferimento ai veicoli delle imprese di trasporto concessionarie occorre attribuire la massima priorità alla sicurezza. Per tale ragione la SEV ritiene che la presenza di un conducente sia assolutamente indispensabile. Di conseguenza, non siamo favorevoli al capitolo 5 concernente la guida senza conducente.	SEV
Il caso d'uso relativo ai veicoli con richiesta di ripresa del controllo è rigorosamente definito nelle ordinanze soggiacenti e limitato a situazioni di traffico per quanto possibile sicure. L'upi è tuttavia molto critico nei confronti dell'estensione dell'ODD da 60 a 130 km/h nel regolamento n. 157 e conferma pertanto le dichiarazioni alquanto vaghe presenti nel rapporto esplicativo relativo al progetto.	upi
Gli alti costi d'investimento e i bassi costi d'esercizio porteranno a esigere un utilizzo il più possibile costante, che potrà essere attuato solo se i veicoli autonomi saranno utilizzati contemporaneamente per diversi scopi; ciò va anche a favore della sostenibilità. Gli approcci «dual use» dovrebbero pertanto essere oggetto di un ulteriore sviluppo.	Posta
Anche al di fuori della strada si diffonde sempre più l'impiego di veicoli autonomi, per esempio i robot in agricoltura (smart farming) e nella selvicoltura (p. es. cani robot per il rilevamento delle superfici boschive). Nel progetto si deve tenere adeguatamente conto delle particolarità dei veicoli	SAB

agricoli autonomi che, in casi eccezionali, sono in circolazione su strade pubbliche e spesso le devono solamente attraversare.	
In linea di principio l'ordinanza disciplina l'ambito di impiego e le possibilità di utilizzo dei veicoli automatizzati in maniera pragmatica. Si tratta di un aspetto fondamentale per poter esaminare le grandi fasi di sviluppo concernenti la guida automatizzata.	SH
I casi d'uso più semplici non vengono esaminati. A nostro avviso, per esempio, Mobility non potrebbe soddisfare le prescrizioni della presente ordinanza.	CHO
Se l'ordinanza non consente l'utilizzo da parte delle persone impossibilitate alla guida, per motivi di disabilità o anche solo temporaneamente, non ha raggiunto il proprio scopo. A nostro avviso contrasta anche con la LDis.	CHO
<i>Scadenze</i>	
Le scadenze sono ambiziose, poiché l'entrata in vigore è prevista per il 1° trimestre 2025.	SH, UCS, ACVS, CCPCS, CDDGP, FOR, KpOW
È importante che Cantoni e Città prevedano un tempo di attuazione adeguato. Quindi i nuovi compiti e le nuove competenze devono essere integrati nella legislazione cantonale e comunale. Inoltre, Cantoni e Città devono innanzitutto acquisire o potenziare le nuove competenze specialistiche necessarie.	TG, UCS
La digitalizzazione procede a ritmi rapidissimi e si può presumere che l'economia privata provvederà a sviluppare e testare un buon numero di applicazioni nuove. La legislazione deve quindi essere impostata in modo da creare un contesto quanto possibile positivo per queste nuove opportunità. Siamo pertanto favorevoli alla rapida entrata in vigore dell'ordinanza sulla guida automatizzata.	SAB
<i>Oneri supplementari per i Cantoni</i>	
Oltre alla complessità, l'attuazione dei nuovi compiti implicherà oneri supplementari per i Cantoni.	AG
I nuovi compiti generano costi supplementari, che riguardano anche la polizia.	SH, UCS
È necessario esaminare e approvare complessi sistemi di parcheggio. L'ufficio della circolazione stradale deve ammettere alla circolazione i veicoli e l'ufficio della mobilità deve autorizzare determinati tratti per la guida di veicoli senza conducente.	SH, OW, BS, UCS
Occorre anche provvedere all'elaborazione delle domande relative al sovvenzionamento di progetti basati sull'OAF; i progetti devono poi essere seguiti dai Cantoni.	OW, BS, UCS
A questi si aggiungono ulteriori compiti nell'ambito di inchieste penali. Importanza sempre più centrale viene accordata all'interpretazione e all'analisi dei dati dei veicoli e dei sistemi in relazione agli incidenti. A tal fine occorre procurare nuovi sistemi informatici e apparecchi per l'analisi e serve anche una formazione intensiva degli specialisti e della polizia di prima linea.	OW, SH, ACVS, CCPCS, CDDGP, FOR, KpOW
L'ordinanza disciplina un campo molto ampio, dal parcheggio alla segnaletica stradale, dai requisiti tecnici generali fino all'ammissione alla circolazione di persone (operatori) o veicoli. Il ruolo e la responsabilità dei Cantoni in fatto di autorizzazione, attuazione e vigilanza si fanno quindi decisamente più complessi. Sono richieste conoscenze sugli sviluppi tecnici attuali, formazioni continue come pure sistemi di dati e di sicurezza.	SH
Oltre a ciò, il Consiglio di Stato individua varie sfide che possono essere affrontate soltanto dopo l'approvazione dei testi definitivi dell'ordinanza. In particolare si dovrà verificare in che misura le basi legali dovranno essere modificate e con quali risorse di personale si potranno gestire i compiti supplementari. A tal fine non è al momento previsto un incremento dell'organico. Questo aspetto dovrà essere aggiunto alle ripercussioni per i Cantoni.	BE
Al fine di stimare le ripercussioni sul Cantone, nel progetto dell'OGA mancano tuttavia dettagli concreti sui requisiti che devono essere soddisfatti per poter approvare gli ambiti di impegno.	AR, SG
Hanno tuttavia suscitato diverse critiche soprattutto le complesse attività di test dei veicoli a guida automatizzata e dei veicoli senza conducente, che competono alle autorità di immatricolazione cantonali.	LU
Lo stesso dicasi anche per l'autorizzazione di ambiti di impiego di veicoli senza conducente. Le autorità di immatricolazione cantonali non dispongono delle risorse e delle conoscenze specifiche	

necessarie per gestire questi compiti. In alternativa, conviene piuttosto affidare la verifica ad aziende specializzate legate a una marca, le quali dovranno poi confermare la funzionalità del sistema di automazione all'attenzione delle autorità di immatricolazione. L'approccio da adottare per l'esame periodico dei veicoli senza conducente prevede che il costruttore del veicolo sia tenuto a fornire annualmente i dati richiesti dal registro centrale dei veicoli.	
L'introduzione di un obbligo di controllo annuale per i veicoli senza conducente comporterebbe un onere notevole per i Cantoni, che va evitato.	SG
<i>Coordinamento tra Cantoni e USTRA</i>	
Il coordinamento tra i Cantoni e l'USTRA deve essere ben strutturato. Si tratta di un fattore importante per la riuscita attuazione della presente ordinanza.	UR, NW, ZG, SH, AR, AI, GR, TG, VD, VS, NE, GE, JU, <b>asa</b>
Siamo espressamente favorevoli al coordinamento nazionale e internazionale dell'immatricolazione di tipi di veicoli e sistemi di automazione. Si assicura in tal modo che, nel perimetro degli ambiti di impiego, siano effettivamente presenti solo veicoli che soddisfano determinate esigenze minime.	NW
Sarà importante che i Cantoni cerchino di avvicinarsi insieme al nuovo ruolo che dovranno assumere. Saranno coinvolti diversi servizi cantonali, secondo il tipo di applicazione. I sistemi di logistiche avranno esigenze diverse rispetto ai robotaxi. Sarà pertanto necessario definire insieme nuovi regolamenti, processi di verifica o procedure. Una stretta collaborazione all'interno dei servizi cantonali e tra i Cantoni stessi e l'USTRA o altre autorità federali (UFCOM, UFT ecc.) potenzialmente coinvolte è imprescindibile se si vuole imparare dall'esperienza di tutti.	SH
L'esperienza maturata dal Cantone di Sciaffusa con i due progetti pilota in corso concernenti la guida automatizzata messa in atto dall'associazione Swiss Transit Lab ha mostrato l'importanza di un confronto tra autorità federali e cantonali per poter realizzare la complessità delle applicazioni della tecnologia automatizzata.	SH
Inoltre, è fondamentale disporre di norme omogenee da parte dell'USTRA.	ZG
Il grado di concretizzazione dovrebbe qui essere tale da presupporre una comparabilità effettiva dell'attuazione a livello intercantonale, per esempio sotto forma di direttive.	NW
È prevedibile che saranno necessarie ulteriori misure e normative di carattere tecnico e organizzativo. A tal fine si potrebbe istituire nell'OGA una competenza dell'USTRA per l'emissione di direttive, istruzioni ecc.	LB
Sussistono riserve in particolare in merito all'articolo 39 e seguenti dell'OGA. Se il Consiglio federale insiste nell'affidare ai Cantoni di immatricolazione la competenza per l'autorizzazione di ambiti di impiego dei veicoli automatizzati, sarà indispensabile disporre di liste di controllo dettagliate e aiuti all'esecuzione omogenei. Solo così sarà possibile garantire che tutte le domande vengano valutate secondo gli stessi criteri su scala nazionale e le decisioni prese di conseguenza.	SZ
Il gruppo di accompagnamento annunciato dal DATEC con la partecipazione degli organi di esecuzione, che sosterrà i Cantoni nell'adozione delle nuove disposizioni, è accolto esplicitamente con favore. Tale gruppo servirà anche allo scambio di conoscenze ed esperienze; il Cantone di Argovia è espressamente interessato a farne parte.	AG
Il gruppo di accompagnamento annunciato dal DATEC, che può supportare l'attuazione all'interno dei Cantoni, deve essere accolto con favore. Sarebbe utile che potesse essere consultato anche per sostenere l'attuazione a livello specialistico.	OW, BS, BL, SH, <b>ACVS</b> , <b>CCPCS</b> , <b>CDDGP</b> , <b>FOR</b> , <b>KpOW</b>
<i>Competenze</i>	
La competenza dei Cantoni per l'esame dei veicoli prima dell'immatricolazione e per il rilascio di licenze di circolazione e targhe deve essere in ogni caso mantenuta. L'UDC è inoltre favorevole all'idea che i Cantoni siano preposti anche all'autorizzazione dell'ambito di impiego dei veicoli senza conducente. Le circostanze locali e gli interessi della popolazione locale possono essere valutati al meglio dalle autorità cantonali. Lo stesso dicasi per l'autorizzazione di aree per il parcheggio automatico.	UDC

Non crediamo che i Cantoni e la Confederazione siano in grado di monitorare adeguatamente il processo e gestire le parti di propria spettanza. Altri progetti di digitalizzazione con complessità di gran lunga maggiore falliscono già troppo spesso a livello federale.	CHO
<b>Coinvolgimento sistematico delle città:</b> le città <b>devono essere attivamente coinvolte</b> nei progetti pilota realizzati sul proprio territorio. Per concedere autorizzazioni, individuare aree di parcheggio e stabilire condizioni di utilizzo del territorio, mettere a disposizione esperti per l'esame delle domande o, ancora, partecipare al gruppo di accompagnamento istituito dall'USTRA, le città devono essere consultate e poter rilasciare il proprio consenso.	UCS
In genere gli ultimi sviluppi emergono perlopiù nei centri urbani. A nostro avviso è assolutamente necessario che le autorità urbane siano coinvolte nei processi di autorizzazione previsti. Questo principio deve essere sancito nel diritto federale.	CDSCS
L'ACS desidera inoltre attirare l'attenzione sul significativo impatto che l'automazione della mobilità ha sui Comuni e sui numerosi progetti pilota già condotti lungo le reti stradali di loro competenza, dovendo tuttavia constatare con rammarico che i progetti di ordinanza in esame non ne prevedono il coinvolgimento nell'iter autorizzativo e decisionale. L'ACS ritiene altresì che la possibilità di partecipare al gruppo di lavoro previsto dall'articolo 45 capoverso 2 OGA dovrebbe essere estesa anche ai Comuni all'interno del cui comprensorio siano stati realizzati dei progetti pilota.	ACS
A livello cantonale devono essere coinvolti come parti interessate gli uffici della circolazione stradale, del genio civile, della polizia e le autorità preposte alla pianificazione territoriale.	NE
Inoltre, i Comuni devono poter esprimere il proprio parere in merito alle aree per il parcheggio automatico (art. 28 OGA).	ACS
A nostro avviso l'OGA dovrebbe prevedere misure accompagnatorie all'indirizzamento del traffico, al fine di escludere che abbia come effetto un suo incremento. I Comuni dovrebbero quindi avere il diritto di partecipare alla determinazione dei tratti nei quali sarà consentita la guida automatizzata, con l'obiettivo di proteggere, a livello di pianificazione dei trasporti, i quartieri residenziali o gli attraversamenti dei centri abitati dal traffico di transito indesiderato.	PS
Secondo il progetto dell'OGA, il rilascio delle autorizzazioni per i veicoli senza conducente compete al Cantone di immatricolazione (art. 39 e 40). È quindi pacifico che, nel caso in cui dei veicoli senza conducente dovessero circolare lungo la rete stradale di un determinato Comune, il Comune interessato deve essere coinvolto nell'iter autorizzativo. All'articolo 40 capoverso 2 si legge che «Se l'ambito di impiego si estende al territorio di un altro Cantone o alle strade nazionali, il Cantone di immatricolazione chiede il consenso dell'altro Cantone o dell'USTRA.» L'ACS ritiene che il medesimo principio debba applicarsi ai Comuni.	ACS
<i>Responsabilità</i>	
La partecipazione attiva al traffico impone esigenze molto elevate alle persone. A piedi o in auto, sempre più utenti della strada si confrontano con i propri limiti. I nuovi sistemi possono offrire alle persone un valido aiuto nella quotidianità, ma non possono sottrarle alle responsabilità individuali.	LU, UR, NW
Regolamenti chiari concernenti gli obblighi comportamentali sono assolutamente necessari, anche ai fini dell'intervento della polizia.	CDSCS, SCPCS
La collaborazione tra costruttore, gestore e autorità responsabili dei veicoli autonomi deve essere descritta e disciplinata in modo dettagliato. Le classiche condizioni di traffico misto presenti in Svizzera richiedono responsabilità e forme di collaborazione rapide e chiaramente armonizzate tra i partecipanti. A nostro avviso, dal progetto non si evince con chiarezza quali obblighi spettino al gestore di un veicolo autonomo. Inoltre, il questionario presenta diverse domande poco chiare sulle competenze delle autorità (Confederazione/Cantoni).	BE
Si contesta altresì la mancanza di chiarezza nell'assegnazione delle responsabilità agli operatori di veicoli senza conducente.	LU
Da un lato, le innovazioni non dovrebbero di principio essere ostacolate. L'automazione dei veicoli e del traffico può ridurre i rischi, a condizione che la tecnologia sia effettivamente pronta. È inoltre importantissimo adottare i regolamenti per tempo e attribuire con chiarezza le responsabilità ai partecipanti. Per noi è importante che, durante l'introduzione di veicoli automatizzati, i soggetti coinvolti e l'ambiente circostante non siano eccessivamente sottoposti a pressione né ostacolati. Con l'andare del tempo non è più fondamentale che il conducente abbia il controllo del veicolo, ma piuttosto che il conducente e l'ambiente circostante comprendano il veicolo, siano in grado di gestire reazioni impreviste e vivere in «partnership con il traffico» anche senza «contatto visivo». Non sarà possibile definire gli stessi requisiti per l'uomo e per la macchina. Tuttavia è impensabile che in futuro l'uomo debba gestire errori di macchine che non ha messo personalmente in circolazione e per cui non può assumersi alcuna responsabilità. Per questi motivi, le persone e le organizzazioni che mettono in circolazione veicoli senza conducente devono soddisfare requisiti	Routiers

molto elevati. La responsabilità deve essere in carico a persone fisiche e non può essere demandata a una persona giuridica.	
<i>Infrastruttura</i>	
Molte sono le domande ancora aperte in riferimento all'infrastruttura stradale. Attendiamo pertanto che il progetto venga rettificato a questo proposito.	AR, AG
Sarebbe auspicabile che nel progetto si prendesse posizione, stabilendo che le richieste relative all'infrastruttura non possono essere avanzate a spese dell'ente proprietario della strada se necessarie per il funzionamento dei veicoli. Sebbene tali limitazioni possano essere escluse anche nell'autorizzazione, sancirlo esplicitamente a livello giuridico sarebbe utile per fare chiarezza.	BE, AG, VD, RWU
Resta inoltre da chiarire chi deve finanziare eventuali adeguamenti all'infrastruttura stradale per i veicoli automatizzati. Con il progetto attuale presupponiamo che nessun richiedente abbia diritto a potenziamenti/modifiche dell'infrastruttura stradale per consentire la circolazione di veicoli automatizzati.	SO
Infine, sarà indispensabile adeguare le norme SN in materia di costruzione e segnaletica stradale orizzontale affinché siano contemplati gli interventi necessari al corretto funzionamento dei veicoli automatizzati (ad es. la previsione sistematica della tracciatura dei bordi della carreggiata).	NE
Nell'ordinanza mancano criteri volti a garantire la compatibilità dei sistemi di automazione con le superfici a traffico misto in contesto urbano come pure criteri di immatricolazione generali che garantiscano veicoli in grado di gestire le condizioni quadro attuali dell'infrastruttura stradale. L'immatricolazione di veicoli a motore a guida automatizzata non dovrebbe comportare una promozione di superfici che sono riservate al trasporto motorizzato.	RWU
<i>Formazione di guida</i>	
In futuro l'esame di conducente deve comprendere anche l'esistenza e il funzionamento dei sistemi di automazione. Il Consiglio di Stato lo accoglie esplicitamente con favore. È opportuno istruire i conducenti dei futuri veicoli a guida automatizzata non solo attraverso le istruzioni d'uso, ma verificando in tutti loro anche le abilità di consegna e ripresa del controllo (guida autonoma). Per tutti i conducenti (anche le categorie conformi al diritto previgente) si dovrebbe introdurre un esame obbligatorio che legittimi l'utilizzo di veicoli a guida automatizzata. In alternativa l'istruzione dovrebbe essere chiaramente stabilita o confermata da un attestato.	BE
L'utilizzo di sistemi di automazione implica l'acquisizione di nuove conoscenze e ciò vale sia per i veicoli senza conducente che per quelli che continuano a richiederne la presenza. È dubbio se sia sufficiente esigere solamente che le persone che intendono attivare il sistema di automazione conoscano le istruzioni d'uso. Ciò comporta dei rischi. Nell'ottica della sicurezza stradale è opportuno esaminare altri obblighi.	AG
Pensando alla sicurezza stradale non riusciamo a comprendere il motivo per cui, nella presente ordinanza, non sia prevista una formazione di base e continua obbligatoria sull'utilizzo dei sistemi di automazione. L'argomentazione secondo cui si dovrebbe rinunciare a una formazione per non ostacolare inutilmente la diffusione di veicoli a guida automatizzata è da respingere. La presente revisione non deve porre al centro la diffusione della guida automatizzata, ma la sicurezza stradale. Il senso e lo scopo della LCStr si configurano nella sicurezza stradale, alla quale deve essere orientata l'ordinanza sulla guida automatizzata. A nostro avviso una formazione obbligatoria specifica rappresenta un presupposto imprescindibile per l'utilizzo di un sistema di automazione.	PS, SEV
Per il resto, l'USAM ritiene che gli obblighi di chiarimento che vengono imposti ai rivenditori di automobili siano troppo estesi. Da un lato, ciò implicherebbe elevati oneri supplementari per le imprese interessate; dall'altro, la prova che gli obblighi corrispondenti sono stati soddisfatti non sarebbe praticabile. Inoltre, la capacità del detentore del veicolo di utilizzare sistemi di automazione è già garantita da altre norme: da una parte, attraverso la consegna delle istruzioni d'uso; dall'altra, attraverso l'introduzione delle corrispondenti competenze nella formazione dei conducenti (all. 11 P-OAC).	USAM
Le autovetture moderne dispongono di numerosi strumenti tecnologici che consentono la guida e il parcheggio senza l'intervento umano. Peraltro, questi strumenti vengono introdotti di continuo e, acquistando un veicolo nuovo, i conducenti si impratichiscono senza che sussista la necessità di una formazione specifica. Riteniamo pertanto corretta la proposta del Consiglio federale di rinunciare a un ulteriore esame.	SAB
Per quanto riguarda il diritto alla formazione, l'articolo 21 non tiene adeguatamente conto delle difficoltà che taluni conducenti potrebbero riscontrare nell'acquisire dimestichezza con l'ambiente digitale. L'ordinanza potrebbe accennare al ruolo attivo che chi vende e noleggia a titolo	TCS

professionale veicoli di questo tipo deve svolgere nell'accompagnare il cliente alla presa in carico del mezzo.	
I ruoli e le responsabilità di costruttore, importatore, venditore, istruttore di guida ecc. nell'ambito della formazione continuano a essere in gran parte poco chiari.	Swissdrive
Costruttore e venditore devono inoltre avere l'obbligo di informare; ne consegue che le istruzioni in materia sono obbligatorie. Il legislatore deve definire norme chiare in merito all'obbligo di informazione e attuare campagne di sensibilizzazione.	L-drive
L'evoluzione dei veicoli mostra che i conducenti devono soddisfare requisiti sempre più elevati, che richiedono una formazione continua analoga a quanto avviene per i piloti. Riteniamo che ciò funzionerà solo se sarà da subito previsto un obbligo di una formazione continua.	L-drive, RoadCross
Benché esista un margine di riduzione degli incidenti, incrementando il grado di automazione il potenziale di sicurezza della guida automatizzata resta comunque limitato. Il motivo è riconducibile soprattutto a nuove cause dovute all'interazione uomo-macchina. Solo a partire dal livello 4 i benefici in termini di sicurezza potrebbero superare notevolmente gli svantaggi, ma anche in tal caso il traffico misto comporterebbe considerevoli difficoltà.	L-drive, RoadCross, SBV
Il progetto SIKO 4.0 ha mostrato che una solida base di conoscenze dichiarative costituisce una condizione necessaria ma non sufficiente per l'acquisizione delle competenze. È necessario trasferire la conoscenza fattuale nella competenza pratica.	Swissdrive
Se i sistemi futuri vengono esaminati solo negli allievi conducenti che hanno completato la formazione con istruttori dotati di un'auto per scuola guida nuova e moderna, lo svolgimento degli esami presenterà notevoli differenze e così anche le competenze dei futuri conducenti.	Swissdrive
In sintesi, L-drive attribuisce la priorità all'obbligatorietà delle norme per una comunicazione e una formazione efficace. A questo proposito, individua spazio di ottimizzazione nel presente progetto posto in consultazione.	L-drive
Occorre rivedere sia la formazione di guida che l'esame di conducente (teoria e pratica). Deve essere sottoposta a revisione anche la formazione di istruttore di guida.	Swissdrive
<i>Procedura di approvazione del tipo</i>	
Si dovrebbero considerare anche le omologazioni parziali.	VFAS
Il margine di autonomia legislativa dovrebbe essere utilizzato per consentire anche approvazioni individuali e del tipo a livello nazionale.	USAM, auto- schweiz, VFAS, DTC, Posta, SAAM, VBZ, AMAG
Si vuole in tal modo consentire l'applicazione di nuove tecnologie nascenti e know-how specifico.	USAM
Grazie ai suoi progetti, nella fase pilota la Svizzera è stata in prima linea in Europa e ha sempre contribuito allo sviluppo e all'utilizzo di sistemi di guida automatizzata.	auto-schweiz, VFAS, DTC, SAAM, VBZ
Sarebbe bene che, nell'incipiente fase di implementazione commerciale, si potesse mettere in atto un dinamismo svizzero autonomo e costituire basi di know-how su scala nazionale. La Svizzera come sito industriale e piazza economica dovrebbe essere incentivata al massimo, evitando che la creazione di valore nazionale venga trasferita all'estero.	DTC, Posta, SAAM, VBZ
La rinuncia alla costruzione di una propria procedura di approvazione del tipo e quindi il recepimento di fatto delle autorizzazioni secondo il diritto UE ci sembrano ragionevoli.	USS
<i>Sorveglianza del mercato</i>	
L'automazione della mobilità presenta riguardo a questo specifico aspetto diverse questioni pratiche e di sicurezza. Solo il controllo regolare e scrupoloso tanto dei veicoli dotati di un sistema di automazione quanto pure dell'utilizzo di questi sono destinati potrà garantirne il corretto funzionamento e l'adeguata integrazione nel sistema di mobilità globale.	ACS
Sarebbe opportuno prevedere all'articolo 8 l'obbligo per il costruttore di informare i detentori del veicolo.	TCS
Gli acquirenti di veicoli autonomi devono garantire il mantenimento di un sistema di gestione che soddisfi i requisiti per l'intera durata di vita. Diversamente sussiste il rischio che il parco veicoli resti	Posta

bloccato. Tali dipendenze, incertezze e rischi potrebbero indurre le imprese a non investire in questa tecnologia.	
L'ordinanza prevede anche l'armonizzazione delle norme tecniche per la sicurezza stradale dopo l'immatricolazione (art. 15 e 16); il TCS sostiene senza riserve la competenza in materia dell'USTRA. Considerati i tempi estremamente rapidi con cui si succedono le innovazioni, pare in effetti opportuno evitare una situazione che consenta alle autorità deputate all'immatricolazione di seguire pratiche non uniformi. Da ultimo, per quanto riguarda l'OGA, desideriamo esprimere la nostra ferma opposizione all'articolo 17 del progetto di ordinanza in esame. Il TCS dispone di 22 centri tecnici per il collaudo, perfettamente attrezzati e dotati dei più moderni strumenti diagnostici. I centri tecnici del TCS sono costantemente aggiornati ai più recenti standard di controllo e sottoposti ad audit qualitativi del tutto comparabili a quelli effettuati presso gli altri centri tecnici di collaudo.	TCS
In assenza di un esame approfondito della sicurezza stradale e operativa da parte delle autorità competenti, di un obbligo di segnalazione esteso e della possibilità di sospendere se necessario il riconoscimento di tipi di veicoli, mancano i presupposti per l'immatricolazione della guida automatizzata sulle strade svizzere.	SEV
<i>Protezione dei dati</i>	
Per quanto riguarda la protezione dei dati, le disposizioni degli articoli 7, 23, 27 e 38 sono giudicate adeguate. Sarebbe, tuttavia, auspicabile una maggiore precisione, con particolare riferimento all'articolo 7, affinché il salvataggio dei dati sia consentito solo previa attivazione del sistema di registrazione da parte del conducente.	TCS
Accogliamo con favore il fatto che nel progetto siano stati esaminati a fondo anche gli aspetti relativi alla protezione dei dati e che nell'OGA si sia tenuto conto delle prescrizioni in materia.	LU
Un altro ambito riguarda la <b>protezione dei dati</b> . Non solo per l'immatricolazione, ma anche nel caso di prodotti già presenti sul mercato sarà importante verificare costantemente la protezione dei dati. Secondo le informazioni fornite dal Consiglio federale, la Svizzera è in procinto di allestire una sorveglianza del mercato in grado di tenere il passo con l'evoluzione tecnologica. L'UDC è di principio positiva verso questo modo di procedere. Tuttavia, la Confederazione deve ancora mostrare in dettaglio la trasparenza dei controlli e della regolamentazione di tale sorveglianza del mercato.	UDC
Per tenere il passo con il rapido sviluppo tecnico, sarà assolutamente necessario che le autorità svizzere recepiscano di continuo le <b>norme e i regolamenti internazionali</b> varati nel settore della guida automatizzata, in particolare per quanto concerne le approvazioni del tipo dei veicoli a motore prodotti in serie, che possono essere già oggi rilasciate dalle autorità svizzere. L'UDC si riserva tuttavia la possibilità di interventi in caso di limitazione eccessiva dei diritti dei cittadini svizzeri, per esempio nel settore della protezione dei dati.	UDC
Il rapporto esplicativo relativo all'OGA parte dal presupposto che gli eventi acquisiti nel registratore di guida sono esclusivamente dati tecnici e non personali. Non è così: fintanto che è possibile associare i dati a un determinato detentore o conducente di veicolo, si tratta chiaramente di dati personali di cui all' <a href="#">articolo 5 lettera a LPD</a> . Per quanto concerne la mancanza di una base di diritto formale per una profilazione effettuata dalle autorità è quindi lecito e importante che l'articolo 7 capoverso 3 OGA prescriva come norma tecnica che il registratore di guida non possa effettuare attività di profilazione. Adottando adeguate misure tecniche si dovrà quindi escludere che i dati registrati per ogni evento e provvisti di marca temporale ( <a href="#">cfr. art. 25f cpv. 2 nLCStr</a> ) possano essere utilizzati per valutare determinati aspetti personali della persona in questione, in particolare il suo comportamento (cfr. <a href="#">art. 5 lett. f LPD</a> ). Consigliamo di rettificare le informazioni inesatte relative alla qualità degli eventi registrati come dati meramente tecnici.	BE, BS, Privatim
Per quanto concerne l'analisi dei dati del registratore di guida, l'USAM segnala l'importanza che le finalità di tali dati siano chiaramente definite, soprattutto ai fini del perseguimento penale (cfr. art. 18 P-OGA). Qualsiasi utilizzo dei dati per altri scopi, per esempio l'elaborazione di misure di indirizzamento del traffico, è espressamente respinto dall'USAM.	USAM
In relazione all'utilizzo di cui agli articoli 18–20 OGA dei dati prodotti durante l'impiego di sistemi di automazione legalmente prescritti di cui all'articolo 3 capoverso 1 OGA sullo stato tecnico del veicolo e sul comportamento di guida del detentore o del conducente, occorrerebbe tenere conto anche dei seguenti requisiti giuridici:	LB
<ul style="list-style-type: none"> <li>- omissione dell'utilizzo dei dati commerciali in violazione delle norme della buona fede di cui all'articolo 2 LCSi;</li> <li>- divieto dell'abuso di un vantaggio competitivo generato in base a una rilevazione di dati prescritta per legge e quindi una posizione di mercato dominante ai sensi dell'articolo 7 LCart;</li> </ul>	

<ul style="list-style-type: none"> <li>- protezione della proprietà intellettuale su dati generati nel sistema di automazione;</li> <li>- tutela del segreto di fabbrica o commerciale del detentore del veicolo secondo l'articolo 162 CP; e</li> <li>- garanzia dei diritti derivanti dalla protezione della personalità e dei dati di cui all'articolo 28 e seguenti CC e dalla LPD.</li> </ul>	
Si rileva la mancanza di normative specifiche sulla protezione dei dati.	CHO
È però particolarmente importante che le autorità di perseguimento penale possano accedere ai dati di guida nei casi di inchiesta e di emergenza, garantendo in tal modo che siano chiarite le cause di incidenti in cui sono coinvolti veicoli a guida automatizzata e che i sistemi possano essere migliorati costantemente.	BE, BS, BL, SH, SG, AG, TG, NE, ACVS, CDSCS, SCPCS, CCPCS, CDDGP, FOR, KpOW
A tal fine in alcuni casi serviranno dati che vanno oltre quelli del registratore di guida e dell'Event Data Recorder.	SG
<i>Fonte di dati / dati di addestramento</i>	
I set di dati utilizzati per l'addestramento del sistema di automazione sono spesso ridotti e non includono tutta la gamma di comportamenti che gli uomini possono assumere. Se i dati di addestramento non comprendono situazioni di traffico con la presenza di disabili in sedia a rotelle oppure ciechi o ipovedenti, il sistema di automazione non sarà in grado di risolvere tali situazioni in maniera adeguata. Dovrebbe però valere il principio secondo cui non è la persona con disabilità a doversi adeguare al veicolo a guida automatizzata.	SBV
Al tempo stesso si fa notare che, con la guida automatizzata, non è più il conducente ma è il veicolo che guida se stesso con l'ausilio di sistemi di navigazione. Oggi navighiamo utilizzando GPS o Google Maps e altre piattaforme digitali private. Il conducente ha però la responsabilità di attenersi alle norme della circolazione stradale e al corrispondente sistema di navigazione. In futuro i veicoli autonomi circoleranno basandosi completamente su sistemi di navigazione con sensori che assistono il veicolo nella percezione dell'ambiente circostante. Se questi sistemi di navigazione utilizzano dati disponibili presso operatori privati, i dati relativi ai cambi di segnaletica saranno implementati molto lentamente. I fornitori privati acquisiscono tali dati in parte già dallo Stato (Open Data), ma l'implementazione richiede parecchio tempo. Se questi cataloghi di dati fossero organizzati in modo vincolante dallo Stato (USTRA / UFT tramite Swisstopo), le implementazioni potrebbero essere più pianificabili. I sistemi di navigazione privati sarebbero tenuti ad adeguare tali dati nei propri sistemi entro un periodo definito dall'Amministrazione. Si semplificherebbe in tal modo l'attuazione di eventuali sbarramenti temporanei o cambi della segnaletica dovuti a incidenti, cantieri o eventi, e si avrebbe una migliore regolazione del traffico. I cambi di segnaletica potrebbero essere attuati contemporaneamente dall'autorità preposta all'autorizzazione sia nel mondo reale che in digitale. Se i dati statali vengono acquisiti direttamente dai sistemi di navigazione, si potrebbe pensare a un indirizzamento del traffico da parte di un servizio statale o cantonale, una specie di centro di controllo della viabilità. Ciò potrebbe migliorare il flusso veicolare, decongestionare il traffico delle città e impedire code, senza potenziare ulteriormente l'infrastruttura con i costi che questo comporta (cfr. richieste specifiche nel questionario).	PS
I dati raccolti da costruttori e fornitori di servizi privati nell'ambito della guida automatizzata potrebbero essere utilizzati dalla Confederazione e dai Cantoni anche per migliorare l'indirizzamento del traffico. La Confederazione dovrebbe verificare se, in virtù di una base giuridica da creare, sia possibile vincolare costruttori e fornitori di servizi affinché condividano determinati dati in tempo reale con la Confederazione.	ZH
In generale si devono utilizzare dati Open Source e standard aperti. I risultati devono essere messi a disposizione come Open Data e/o Open Access.	CHO
<i>Polizia / Disposizioni penali</i>	
La polizia dovrebbe avere la possibilità di fermare i veicoli senza conducente dall'esterno.	BE, BS, BL, AG, UCS
Le difficoltà riguardano in particolare le organizzazioni a luci blu, poiché la tecnica non è concepita per tali corse (è più probabile che interventi tecnici come frenate o simili generino pericoli anziché evitarli).	UR
I veicoli a guida automatizzata dovrebbero essere contrassegnati dall'esterno.	AG, CHO

È necessario creare una base giuridica che consenta di rendere anche le persone giuridiche penalmente responsabili in caso di danni a persone dovuti a un sistema di automazione difettoso.	BS, BL, SH, GR, <b>ACVS</b> , <b>CCPCS</b> , <b>CDSCS</b> , <b>SCPCS</b> , FOR, POLCANT OW
Non è sufficiente comminare semplicemente una multa per qualsiasi fattispecie penale. Si devono prevedere anche delitti analogamente all'articolo 90 capoverso 2 LCStr.	BS, BL, SH, GR, <b>ACVS</b> , <b>CCPCS</b> , <b>CDDGP</b> , FOR, POLCANT OW
Le disposizioni penali dovrebbero punire anche i casi di negligenza.	GL
Non è chiaro se per gli operatori valga un divieto di consumare bevande alcoliche come per gli autisti professionisti o i neopatentati, oppure se siano validi gli stessi valori limite previsti per le altre categorie di veicoli. Considerando i potenziali pericoli, sembra inadeguato e non conforme alla LCStr prevedere solo una contravvenzione. Sarebbe meglio una normativa analoga all'articolo 91 e 91a LCStr.	BL, SH, <b>ACVS</b> , <b>CCPCS</b> , <b>CDDGP</b> , FOR, POLCANT OW
Si dovrebbe prevedere anche la possibilità di misure amministrative.	SZ, GR
Il pericolo di attacchi cibernetici non viene tenuto nella debita considerazione.	BS, BL, SH, GR, <b>ACVS</b> , <b>CCPCS</b> , <b>CDDGP</b> , <b>CDSCS</b> , <b>SCPCS</b> , FOR, POLCANT OW
Tutto ciò premesso, ci chiediamo anche se i sistemi proposti dai costruttori saranno effettivamente immuni dal rischio di guasti, di attacchi informatici o di accesso ai dati sensibili per finalità commerciali. Per quanto i controlli e gli aggiornamenti software prescritti dall'OGA a cadenza regolare dovrebbero limitare tali rischi, non pare tuttavia che questi possano garantire una sicurezza assoluta.	CP
L'infrastruttura informatica dei veicoli è esposta a pericoli quali trattamento errato dei dati, guasti e interruzioni dovuti a fattori ambientali come pure attacchi da parte di persone non autorizzate. Oggi l'attenzione dovrebbe essere volta a garantire la sicurezza dei parchi veicolari sempre più digitalizzati: le automobili con componenti elettronici, in particolare con connessione Internet come i sistemi di navigazione GPS, dovrebbero essere «rafforzate» ai sensi dell'articolo 3 capoverso 1 lettera g OGA.	LB
<i>Veicolo con richiesta di ripresa del controllo</i>	
A nostro avviso è inconcepibile che il conducente di un veicolo di un'impresa di trasporto concessionaria svolga attività diverse dalla guida, data la mancanza di accettazione dei veicoli senza conducente da parte dei viaggiatori al di fuori dei sistemi di trasporto chiusi.	SEV
Sebbene in generale la ricerca ipotizzi che, a determinate condizioni, a partire da un grado di automazione elevato dei veicoli le possibilità di evitare incidenti stradali siano molto elevate, il caso in questione rappresenta una difficoltà (estremamente) complessa per l'interazione uomo-macchina, ragion per cui si deve qui prevedere un aumento degli incidenti. In questo caso gli svantaggi in termini di sicurezza (p. es. il calo di attenzione del conducente, la problematica della ripresa del controllo e in generale l'interazione uomo-macchina) possono superare notevolmente i benefici.	PS, Pro Velo, ATA, Greenpeace, PPU
<u>Chiediamo pertanto di stralciare il caso di cui all'articolo 25b, capoverso 1 della nuova legge sulla circolazione stradale (v. domande 22 e 23).</u>	PS, I Verdi, Pro Velo, ATA, Greenpeace, PPU
Sebbene il progetto di ordinanza affronti la domanda sulla necessità di un intervento umano nel caso dei veicoli automatizzati, la risposta resta alquanto vaga. Il tempo in cui una persona può riassumere con sicurezza il controllo sul veicolo è di fondamentale importanza. Sembra che non ci siano dati scientifici in merito, sebbene le potenziali ripercussioni sulla sicurezza siano molto elevate. In particolare sembra improbabile che un sistema di automazione possa garantire in qualsiasi momento la possibilità che un conducente lo gestisca con sufficiente sicurezza nel tempo di passaggio.	Mobilità pedonale

I livelli di automazione nei quali i conducenti non devono più vigilare costantemente sui sistemi comportano un potenziale di pericolo elevato, dal momento che vengono svolte altre attività con conseguente aumento della distrazione.	RoadCross
Per questo siamo fermamente convinti che la base giuridica di cui all'articolo 31 LCStr debba essere applicata anche alla guida automatizzata, che il conducente debba mantenere la piena responsabilità dell'uso conforme dei veicoli a guida automatizzata, senza attribuire a terzi responsabilità o nuovi obblighi.	UPSA
<i>Parcheggio automatico</i>	
I requisiti per il parcheggio automatico sono definiti fin nei minimi dettagli. Ci chiediamo se sia opportuno in questa fase. Gli articoli 25–29 OGA vanno stralciati.	RWU
Non è del tutto chiaro se si debbano prevedere «aree separate» o se queste aree di parcheggio siano a disposizione anche di altri veicoli. A nostro avviso è presente un'incongruenza rispetto a quanto riportato nel rapporto esplicativo a pagina 5, dove si precisa che l'area di parcheggio deve essere separata dal resto del traffico e dalle aree destinate a pedoni e ciclisti. Secondo noi, qui occorre maggiore chiarezza.	BS
Nell'ottica di un utilizzo efficiente e rispettoso delle risorse si deve assicurare che le aree di parcheggio possano essere utilizzate sia da veicoli a guida automatizzata sia da quelli privi di sistemi di automazione. L'articolo 29 P-OGA deve essere precisato in tal senso.	ACS, USAM, UCS, RWU
<i>Veicoli senza conducente</i>	
È positivo il fatto che questo tipo di impiego potenzialmente offra nuove possibilità per la mobilità sociale a livello generale, in particolare nel trasporto pubblico grazie ai cosiddetti veicoli navetta. I veicoli dovrebbero garantire la sicurezza di tutti gli utenti della strada anche nella complessità del traffico misto presente nelle zone urbane, il che richiede in particolare una velocità adeguata alle circostanze e un comportamento di marcia preventivo e prudente. Appena il veicolo non sarà più guidato da un conducente, saranno necessari standard omogenei per una comunicazione inequivocabile e intuitiva tra i veicoli e gli altri utenti della strada.	upi
Chiediamo altresì che i veicoli a guida automatizzata e senza la presenza di un conducente possano circolare esclusivamente su autostrade, semiautostrade o strade secondarie senza mobilità lenta. Inoltre, tutti i veicoli a guida automatizzata non dovrebbero circolare né sulle ciclabili né su marciapiedi o percorsi pedonali.	PS
La Posta è fermamente convinta che sia più opportuno e utile definire «zone» anziché «tratti» o «percorsi» per l'impiego di veicoli automatizzati. Si chiarirebbe in tal modo che una «zona» (eventualmente con restrizioni) può includere qualche tratto o un numero elevato di tratti come pure percorsi e tragitti alternativi. Porre l'accento su tratti o percorsi fissi potrebbe comportare un maggiore onere amministrativo per tutti i soggetti coinvolti e una flessibilità decisamente inferiore per i gestori di servizi di guida automatizzati. Inoltre, restringendo le considerazioni ai tratti o percorsi, si ostacolerebbero i modelli commerciali che prevedono trasporti autonomi su richiesta.	Posta
Resta poi da chiarire se, per l'immatricolazione di veicoli senza conducente e per le aree di parcheggio, nella versione tedesca sia sufficiente introdurre solamente un obbligo di approvazione («Genehmigungspflicht»). Sarebbe senza dubbio più opportuno prevedere invece un obbligo di autorizzazione («Bewilligungspflicht»).	BS, BL, SH, ACVS, CCPCS, CDDGP, FOR, KpOW
L'articolo 39 OGA riserva all'autorità giudicante il diritto di richiedere dati supplementari e integrativi. Qui l'intenzione del regolatore era sicuramente quella di non considerare già esaustivo l'elenco di cui all'articolo 39. Lasciando però qualsiasi possibilità aperta, ciò che si ottiene è un guazzabuglio federale, con l'imposizione di ulteriori requisiti (forse in parte persino arbitrari) ai processi di autorizzazione.	Posta
La prevista pubblicazione degli ambiti di impiego approvati nella Gazzetta Ufficiale è troppo irrealistica per il Consiglio di Stato; questi ritiene invece che gli ambiti di impiego debbano essere definiti a livello territoriale, andando piuttosto in direzione di una raccolta di geodati di base. I Cantoni hanno una conoscenza specifica delle circostanze locali concrete. Altrimenti non si capisce perché i Cantoni debbano essere l'autorità di immatricolazione. Questo aspetto deve essere ulteriormente precisato.	AR
Le zone di impiego non dovrebbero essere legate ai costruttori e dovrebbero essere contrassegnate per la collettività.	CHO
<i>Responsabilità</i>	

La responsabilità deve competere primariamente al costruttore. Per i danni a terzi deve valere l'inversione dell'onere della prova a carico del costruttore. I costruttori devono prestare garanzie di sicurezza analogamente a quanto previsto dalla legge sulle ferrovie.

CHO

CP

**Sostanziale respingimento** (risposta negativa nel questionario o parere equivalente)

FR, TI, **UPSA, CI CDS, ParkingSwiss, TPG**

Nessuno

**Domanda 2: Siete d'accordo con l'oggetto della nuova ordinanza (art. 1)?**

**Sostanziale approvazione** (risposta affermativa nel questionario o parere equivalente)

ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, **PS, ACVS, UPSA, asa, auto-schweiz, TCS, VFAS, upi, Posta, DTC, economiesuisse, FRS, CI CDS, CCPCS, CDDGP, CDSCS, ParkingSwiss, Pro Velo, SAAM, SBV, UCS, Suva, SCPCS, Swissdrive, ATA, ASA, SPC, AMAG, FOR, Greenpeace, KpOW, LOXO, Mobility, PPU, TPG, VBZ, CHO**

Fatte salve le osservazioni relative alla domanda 1, siamo d'accordo con l'oggetto dell'ordinanza.

UCS

Giustamente, nella concretizzazione della legge si precisa che i veicoli devono essere veicoli a motore.

**Posta, DTC, SAAM, AMAG, VBZ**

L'OGA ha per oggetto quello di disciplinare i requisiti per l'immatricolazione e l'utilizzo di veicoli a guida automatizzata. Purtroppo, questa differenziazione non è ripresa nella struttura dell'ordinanza; ne consegue che i due aspetti a volte si confondono, non agevolandone la comprensione.

Occorre differenziare chiaramente i sistemi di assistenza alla guida dai sistemi di automazione. Per i primi non dovrebbero valere requisiti tanto severi come quelli previsti per i secondi.

**VFAS, economiesuisse**

L'articolo 8 capoverso 1 LCStr cita espressamente i rimorchi. Proponiamo che venga apportata la seguente modifica: la presente ordinanza disciplina i requisiti per l'immatricolazione e l'utilizzo di veicoli a motore e dei loro rimorchi.

**Swissmoves**

**Sostanziale respingimento** (risposta negativa nel questionario o parere equivalente)

BS, **Mobilità pedonale, Routiers, L-drive, RoadCross, Swissmoves,**

Fatte salve solamente le osservazioni relative alla domanda 1, siamo d'accordo con l'oggetto dell'ordinanza.

BS

L'ordinanza dovrebbe piuttosto porre l'accento sulla sicurezza, in particolare degli utenti della strada non protetti, anziché sulle condizioni per l'adozione «quanto più possibile rapida» dei sistemi di automazione.

**Mobilità pedonale**

Particolare importanza è attribuita all'interazione tra uomo e veicolo. L'ordinanza deve quindi essere integrata in tal senso.

**RoadCross, L-drive**

Proponiamo la seguente aggiunta: «La presente ordinanza disciplina i requisiti per l'immatricolazione e l'utilizzo di veicoli a motore a guida automatizzata. Tiene particolarmente conto dei rischi e dei limiti correlati all'interazione uomo-veicolo e alla fattibilità tecnica».

**L-drive**

Non è sufficiente regolamentare i requisiti per l'immatricolazione. Si tratta anche di precisare che i veicoli automatizzati non devono generare impedimenti né rischi maggiori e che devono interagire in maniera sostenibile con gli attuali veicoli occupati da persone, inclusi pedoni e ciclisti.

**Routiers**

Le responsabilità relative ai veicoli senza conducente non sono chiaramente disciplinate. In caso di sinistro o incidente le persone responsabili non sono presenti sul posto e sono quindi difficilmente raggiungibili.

**Domanda 3: Siete d'accordo con le definizioni proposte (art. 2)?**

**Sostanziale approvazione** (risposta affermativa nel questionario o parere equivalente)

LU, UR, SZ, OW, NW, GL, FR, SO, BL, SH, AR, SG, GR, AG, AI, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, **PS, ACVS, UPSA, asa, auto-schweiz, TCS, VFAS, upi, Posta, economiesuisse, FRS, Mobilità pedonale, CI CDS, CCPCS, CDDGP, CDSCS, Routiers, L-drive, ParkingSwiss, RoadCross, SAAM, SBV, UCS, Suva, SCPCS, Swissdrive, ASA, SPC, AMAG, CHO, FOR, KpOW, LOXO, Mobility, mybuxi, TPG, VBZ**

Per facilitare la comprensione e per assegnare diritti e doveri, le definizioni dei termini dovrebbero essere meglio armonizzate con i vigenti livelli previsti su scala internazionale secondo la norma SAE J3016 (Level I, II, III).	OW, LU, ZG, SO, SH, AR, AI, TG, VS, NE, GE, NW, <b>asa</b> , <b>CDSCS</b> , <b>SCPCS</b> , <b>UCS</b>
Occorre assicurarsi che l'ordinanza e le definizioni proposte dal legislatore presentino termini coerenti e congruenti, così da evitare di generare confusione.	<b>AMAG</b>
Sarebbe opportuno prevedere una distinzione tra veicoli senza conducente e veicoli con sistemi di parcheggio automatici.	<b>economiesuisse</b> , <b>VFAS</b> , <b>FRS</b> , <b>TCS</b>
Occorrerebbe definire il termine «operatore».	<b>UCS</b>
Questa disposizione dovrebbe essere meglio spiegata nel rapporto, dal momento che i termini utilizzati nelle definizioni non sono autoesplicativi.	<b>Mobility</b>
Osservazione relativa alla lettera a: il termine «sistema di assistenza alla guida» è contrapposto al termine «sistema di automazione» nel capitolo 3 del rapporto esplicativo. All'inizio dell'ordinanza è definito solo il termine «sistema di automazione». <b>Proposta di modifica:</b> alle definizioni aggiungere anche il termine «sistema di assistenza alla guida».	<b>upi</b> , <b>Suva</b> , <b>SPC</b>
Questa disposizione dovrebbe essere spiegata meglio nel rapporto, dal momento che i termini utilizzati nelle definizioni non sono autoesplicativi per il lettore. Per esempio: qual è la differenza tra un posto di parcheggio e un'area di parcheggio? Perché un veicolo senza conducente può avere un conducente sebbene sia esso stesso definito come senza conducente? Let. a: nell'ordinanza la definizione del termine «sistema di automazione» è diversa da quella presente nella LCStr. La nuova definizione non fa più riferimento alla «funzione di guida» secondo l'ODD, ma solo alla durata di tempo durante la quale il veicolo deve essere in grado di controllarsi da sé. In tal modo non è chiaro se saranno rilevati solo i veicoli a guida automatizzata senza ODD limitato, cosa che non era certo nelle intenzioni. Ci si può chiedere se la lettera a sia effettivamente necessaria, dal momento che crea piuttosto confusione e potrebbe in realtà essere stralciata. Il sistema di automazione dovrebbe essere definito come «tecnologicamente neutro». I componenti di cui è costituito il sistema di automazione dovrebbero essere determinati dalla tecnologia e non predefiniti dallo Stato in un'ordinanza. L'aggiunta di «in particolare» chiarirebbe eventualmente questo aspetto. Ulteriori modifiche sarebbero le seguenti: anziché «per» → «durante»; anziché «garantire [...] in sicurezza» solo «garantire» (perché altrimenti pleonastico) anziché «un certo periodo di tempo» → «non appena attivato». Let. b: in questa definizione non è del tutto chiaro se sia compreso solo il livello L3 o anche L4. Una breve nota nei commenti sarebbe utile. Let. d: questa definizione è diversa dalla descrizione presente nell'articolo 25c capoverso 1 LCStr, poiché «[non] necessitano» e «senza la presenza» non hanno lo stesso significato. Pertanto non è chiaro se, con «almeno», si voglia intendere che dovranno essere inclusi anche i veicoli L5, il che sarebbe tuttavia in contraddizione con la necessità di avere un operatore. Dal momento che è considerato conducente anche colui che comanda manualmente il veicolo, il rapporto dovrebbe chiarire se la lettera d parla solamente del conducente all'interno del veicolo. Oltre a ciò, la definizione dovrebbe essere meglio precisata nel rapporto. In realtà non viene definito solo il veicolo, bensì il suo utilizzo temporaneo senza conducente, dal momento che un veicolo può essere utilizzato (manualmente) anche con conducente. Quindi, un veicolo senza conducente non è progettato per muoversi (temporaneamente) senza conducente, ma è semplicemente in grado di farlo. Nel testo tedesco il pronome relativo «das» è riferito al sistema e non al veicolo, sebbene sia il veicolo che percorre i tratti (cfr. il testo francese). Qui si dovrebbe inserire anche una nota sui veicoli «dual use». In ultima analisi, i veicoli privi di conducente non sono veicoli senza conducente, come il lettore è intuitivamente indotto a pensare, ma veicoli che possono essere temporaneamente utilizzati come mezzo di trasporto senza conducente. La definizione potrebbe meglio essere: «veicolo privo di conducente: veicolo a guida automatizzata, in grado di percorrere determinati tratti, dall'inizio alla fine, senza la collaborazione di un conducente» Nei commenti si dovrebbe pertanto precisare che, al di fuori dell'ODD ed eventualmente in casi di emergenza, questi veicoli privi di conducente possono eventualmente essere guidati da un conducente.	<b>Posta</b> , <b>SAAM</b> , <b>AMAG</b>

Art. 2 lett. c: sussistono problemi di comprensione della definizione della zona di consegna e della zona di ritiro, in quanto non è chiaro a quale distanza tale zona debba essere rispetto a un posto di parcheggio corrispondente.	UCS
Art. 2 lett. d: stralciare la parola «almeno». L'utilizzo per un determinato tratto stradale implica che possa essere utilizzato solo su tale tratto.	ZH, OW, NW, SG, TG, SH, CDSCS, SCPCS, UCS, ACVS, FOR, KpOW
<b>Sostanziale respingimento</b> (risposta negativa nel questionario o parere equivalente) ZH, BE, ZG, BS, DTC, Swissmoves	
Per facilitare la comprensione e per assegnare diritti e doveri dei conducenti e di altri, le definizioni dei termini dovrebbero essere meglio armonizzate con i vigenti livelli previsti su scala internazionale secondo la norma SAE J3016 (Level I, II, III).	BE, BS
Occorrerebbe definire il termine «operatore».	BS
Art. 2c: l'utilizzo di un apposito sistema di automazione potrebbe consentire al conducente di abbandonare il dispositivo di guida durante la manovra di parcheggio (art. 3 cpv. 3 <sup>bis</sup> ONC). In questo modo, la zona di consegna non è necessaria, in quanto il conducente o i passeggeri, possono rimanere a bordo. Riteniamo che debba essere consentito il parcheggio del veicolo a guida automatizzata con i passeggeri ancora a bordo, come già accade oggi con il livello di automazione 2.	Swissmoves
Art. 2 lett. c: sussiste un problema di comprensione della definizione della zona di consegna e della zona di ritiro in quanto non è chiaro a quale distanza tale zona debba essere rispetto a un posto di parcheggio corrispondente.	BS
Art. 2 lett. d: qui si dovrebbe stralciare la parola «almeno». L'utilizzo per un determinato tratto stradale implica che possa essere utilizzato solo su tale tratto.	
Questa disposizione dovrebbe essere spiegata meglio nel rapporto, dal momento che i termini utilizzati nelle definizioni non sono autoesplicativi. Per esempio: qual è la differenza tra un posto di parcheggio e un'area di parcheggio? Perché un veicolo senza conducente può avere un conducente sebbene sia esso stesso definito come senza conducente?	DTC
Lett. a: nell'ordinanza la definizione del termine «sistema di automazione» è diversa da quella presente nella LCStr. La nuova definizione non fa più riferimento alla «funzione di guida» secondo l'ODD, ma solo alla durata di tempo durante la quale il veicolo deve essere in grado di controllarsi da sé. In tal modo non è chiaro se saranno rilevati solo i veicoli a guida automatizzata senza ODD limitato, cosa che non era certo nelle intenzioni. Ci si può chiedere se la lettera a sia effettivamente necessaria, dal momento che crea piuttosto confusione e potrebbe in realtà essere stralciata.	
Il sistema di automazione dovrebbe essere definito come «tecnologicamente neutro». I componenti di cui è costituito il sistema di automazione dovrebbero essere determinati dalla tecnologia e non predefiniti dallo Stato in un'ordinanza. L'aggiunta di «in particolare» chiarirebbe eventualmente questo aspetto.	
Ulteriori modifiche sarebbero le seguenti:	
anziché «per» → «durante»;	
anziché «garantire [...] in sicurezza» solo «garantire» (perché altrimenti pleonastico)	
anziché «un certo periodo di tempo» → «non appena attivato».	
Lett. b: in questa definizione non è del tutto chiaro se sia compreso solo il livello L3 o anche L4. Una breve nota nei commenti sarebbe utile.	
Lett. d: questa definizione è diversa dalla descrizione presente nell'articolo 25c capoverso 1 LCStr, poiché «[non] necessitano» e «senza la presenza» non hanno lo stesso significato.	
Pertanto non è chiaro se, con «almeno», si voglia intendere che dovranno essere inclusi anche i veicoli L5, il che sarebbe tuttavia in contraddizione con la necessità di avere un operatore.	
Dal momento che è considerato conducente anche colui che comanda manualmente il veicolo, il rapporto dovrebbe chiarire se la lettera d parla solamente del conducente all'interno del veicolo.	
Oltre a ciò, la definizione dovrebbe essere meglio precisata nel rapporto. In realtà non viene definito solo il veicolo, bensì il suo utilizzo temporaneo senza conducente, dal momento che un veicolo può essere utilizzato (manualmente) anche con conducente. Quindi, un veicolo senza conducente non è progettato per muoversi (temporaneamente) senza conducente, ma è semplicemente in grado di farlo. Nel testo tedesco il pronome relativo «das» è riferito al sistema e non al veicolo, sebbene sia il veicolo che percorre i tratti (cfr. il testo francese). Qui si dovrebbe	

inserire anche una nota sui veicoli «dual use». In ultima analisi, i veicoli privi di conducente non sono veicoli senza conducente, come il lettore è intuitivamente indotto a pensare, ma veicoli che possono essere temporaneamente utilizzati come mezzo di trasporto senza conducente. La definizione potrebbe meglio essere: «veicolo privo di conducente: veicolo a guida automatizzata, in grado di percorrere determinati tratti, dall'inizio alla fine, senza la collaborazione di un conducente»

Nei commenti si dovrebbe pertanto precisare che, al di fuori dell'ODD ed eventualmente in casi di emergenza, questi veicoli privi di conducente possono eventualmente essere guidati da un conducente.

#### Domanda 4: Siete d'accordo con i requisiti generali definiti per i veicoli a guida automatizzata (art. 3)?

**Sostanziale approvazione** (risposta affermativa nel questionario o parere equivalente)

ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, ACVS, asa, TCS, VFAS, upi, Posta, economiesuisse, FRS, CI CDS, CCPCS, CDDGP, CDSCS, L-drive, RoadCross, SAAM, UCS, SCPCS, Swissdrive, ASA, SPC, AMAG, FOR, KpOW, LOXO, TPG, VBZ, Mobility, LB

Sarebbe auspicabile cercare di mantenersi su un livello funzionale. In questo articolo sembra che non si sia ancora riusciti a trovare la giusta severità dei requisiti, il che potrebbe inutilmente causare difficoltà all'autorità preposta all'immatricolazione nella procedura di autorizzazione.

AMAG

Titolo sezione 1: «Requisiti di immatricolazione per i veicoli...» sarebbe più chiaro.

Posta, SAAM, AMAG, VBZ

Si constata regolarmente che le diverse versioni dei vari modelli di veicoli risultano troppo impegnative per i conducenti, e distraggono la loro attenzione, soprattutto nel caso di persone con poca pratica o che guidano diversi veicoli. Le novità tecniche non devono andare a discapito della sicurezza stradale.

LU

In nessun punto del progetto di OGA è precisato se il sistema di automazione debba essere integrato al veicolo in maniera autonoma o se possa dipendere da elementi esterni (mediante il collegamento a server, mappe, satelliti, centrali di controllo ecc.).

VD

Nel testo si dice che le norme della circolazione stradale devono essere rispettate e che gli utenti della strada non devono essere messi in pericolo in nessuna operazione. Secondo RoadCross Schweiz questa deve essere una condizione valida per tutti i veicoli a guida automatizzata.

RoadCross

Nell'articolo 3 capoverso 1 frase introduttiva della versione tedesca «Das Automatisierungssystem...» (senza «s» al termine).

ZG

«Sistema di guida automatizzata» compare sia al singolare che al plurale.

Posta, SAAM

La struttura e i termini dell'articolo 3 sono solo in parte correlati con il capoverso 2 lettera a; ciò rimanda alle difficoltà dovute alla diversa definizione presente nel progetto e nella legge.

Posta, SAAM, AMAG, VBZ

Art. 3 cpv. 1 lett. b: l'espressione «se del caso» dovrebbe essere stralciata.

OW, NW, BL, SH, TG, ACVS, CDSCS, UCS, SCPCS, FOR, KpOW

La formulazione dell'articolo 3 capoverso 1 lettera b è «circolare», perché lo stesso sistema di automazione fa parte anche dei sistemi del veicolo. L'indicazione secondo cui il sistema di automazione deve «poter azionare» sé stesso è fuorviante. I termini «sistema di automazione» e altri «sistemi del veicolo» dovrebbero essere definiti e spiegati nel rapporto.

Posta, SAAM, AMAG, Mobility

Art. 3 cpv. 1 lett. c ed e: cosa significa disattivare facilmente o comandare facilmente? La semplicità del comando è soggettiva. I sistemi di costruttori diversi si comandano in modo diverso. Proposta di modifica: utilizzare termini come «intuitivo» o «a misura di utente», che sono oggettivamente valutabili sulla base della norma ISO 9241.

upi, SPC

L'articolo 3 capoverso 1 lettere c ed e non riguarda il comando del veicolo da parte del sistema di automazione, ma tratta evidentemente del comando del veicolo da parte del conducente. Quindi, sarebbe piuttosto opportuno aggiungerlo alla fine per evitare di fare confusione tra due diversi aspetti presenti nell'elenco. Si dovrebbe pertanto precisare che il conducente deve essere in grado di comandare facilmente il sistema di automazione. Cosa significhi «facilmente» dovrebbe essere definito in maniera ancora più concreta nel rapporto.

Posta, SAAM, AMAG

Art. 3 cpv. 1 lett. d: cosa si intende per «risposte inequivocabili»? Un messaggio o una segnalazione in forma ottica o acustica? In quali lingue (impostazione)? Con simboli e pittogrammi specifici per Paese o standardizzati a livello internazionale?

LB

In linea di principio i requisiti sono descritti e riportati in maniera completa. Sarebbe tuttavia consigliabile completare l'articolo 3 capoverso 1 lettera e nel modo seguente: «essere di facile utilizzo e omogeneo».	LU
Art. 3 cpv. 1 lett. e: cosa significa «di facile utilizzo»? Per chiunque o per una persona esperta nel comando del sistema di automazione secondo l'articolo 9 OGA?	LB
Art. 3 cpv. 1 lett. g: non è sufficiente che il costruttore garantisca di essere protetti contro interventi illeciti da parte di terzi. Servono standard di qualità (internazionali) contro gli attacchi cibernetici, con l'obbligo di rispettarli.	CDSCS, UCS, SCPCS
Nell'ingresso dell'articolo 3 capoverso 2 si parla di «intera durata di funzionamento». Lo stesso termine è menzionato anche altrove, ma in quei casi si riferisce (evidentemente) all'intera durata di vita del sistema di automazione, mentre qui si intende la durata di attivazione del sistema di automazione.	Posta, SAAM, AMAG, Mobility
Art. 3 cpv. 2: l'aggancio all'ambito di impiego previsto comporta che ogni costruttore definisca personalmente l'ambito di impiego. In questo modo diventa difficile e dispendioso per la polizia controllare se il sistema di automazione sia stato utilizzato e manipolato correttamente. Introducendo una categorizzazione in sistemi di guida <i>altamente o completamente automatizzati</i> , si potrebbero assegnare adeguatamente i diritti e i doveri applicabili e sarebbe più semplice esercitare il controllo.	OW, NW, BL, SH, TG, GR, NE, ACVS, CCPCS, CDDGP, CDSCS, UCS, SCPCS, FOR, KpOW
L'indicazione «un certo periodo di tempo» di cui all'articolo 2 lettera a viene equiparata all'espressione «in modo continuo» presente nell'articolo 3 capoverso 2 lettera a e questo, oltre a essere scorretto a livello di contenuto, ingenera confusione.	Posta, SAAM, AMAG, Mobility
Art. 3 cpv. 2 lett. b e cpv. 3: il rispetto delle «norme della circolazione stradale» dovrebbe comprendere anche l'osservanza e l'interpretazione della segnaletica verticale e orizzontale. Nel caso del traffico transfrontaliero deve essere rispettata anche la segnaletica estera di cui all'allegato 3 della Convenzione di Vienna sulla segnaletica stradale (RS 0.741.20).	LB
Art. 3 cpv. 2 lett. b: il termine «pertinenti» dovrebbe essere stralciato.	OW, NW, BL, SH, TG, ACVS, CDSCS, UCS, SCPCS, FOR, KpOW
Art. 3 cpv. 2 lett. d: poiché è già specificato che «per l'intera durata di funzionamento, il sistema di automazione, non appena attivato, deve rilevare qualsiasi malfunzionamento tecnico che comprometta il comando del veicolo», la ripetizione dell'espressione «da parte del sistema di automazione» pare superflua.	VD
Art. 3 cpv. 2 lett. d: oltre a rilevare possibili malfunzionamenti, se ne dovrebbe prevedere anche la segnalazione e la risposta di cui all'articolo 3 capoverso 1 lettera d.	LB
Art. 3 cpv. 2 lett. e: questa frase concernente l'anticipo di tempo per la ripresa del controllo è importante. Il testo proposto è impreciso. In senso stretto, l'anticipo è il tempo di reazione. Nell'ordinanza occorrerebbe precisare il tempo di reazione minimo o i corrispondenti obblighi di intervento umano.	OW, NW, BL, SH, TG, SG, ACVS, CDSCS, UCS, SCPCS, FRS, FOR, KpOW
Cpv. 2 lett. e: è difficile determinare con sufficiente anticipo l'eventuale necessità di un intervento umano.	TPG
Art. 3 cpv. 2 lett. f: in futuro l'USTRA potrebbe indicare in una scheda tecnica o in una lista di controllo quali procedure di riduzione del rischio siano da considerare idonee nella pratica.	LB
L'articolo 3 capoverso 3 è stato ripreso dall'allegato II punto 1.1.2. del regolamento di esecuzione 2022/1426 e con esso anche la lettera d, che presuppone che il sistema di automazione può distinguere tra persone e animali, cosa che per il momento non può essere data per scontata. Se questa disposizione venisse presa alla lettera, tali veicoli non potrebbero essere immatricolati, perché corrono il rischio di prendere un neonato per un animale e quindi di non rispettare la vita umana. Inoltre, la lettera d non corrisponde ad alcuna norma di circolazione stradale formulata nella LCStr, secondo cui la vita umana merita la massima protezione. Il punto 3 del regolamento di esecuzione ribadisce poi che è determinante il codice della strada nazionale.	Posta, SAAM, AMAG
Art. 3 cpv. 3: il rispetto delle norme di circolazione stradale è descritto fin nei minimi dettagli, ma in maniera poco concreta (p. es. distanza «adeguata»). Si tratta fondamentalmente del fatto che un sistema di guida completamente automatizzato deve essere in grado di comandare il veicolo in modo da rispettare tutte le norme della circolazione stradale. Invece, i sistemi di assistenza alla	NW, SH, TG, ACVS, CDSCS, UCS, SCPCS, FOR, KpOW

guida ad automazione parziale o elevata sono in grado di farlo solo in parte e per le persone responsabili valgono diritti e doveri diversi.	
Cpv. 3 lett. a e c: queste due disposizioni sono ridondanti. Non è chiaro cosa si intenda con l'espressione «velocità adeguata».	TPG
Art. 3 cpv. 3 lett. c.: invece di «circostante», utilizzare piuttosto «effettive» o «concrete».	Posta, SAAM, AMAG
Art. 3 cpv. 3 lett. d: la disposizione specifica che occorre «dare la massima priorità alla tutela della vita umana». Non è però precisato se la vita umana cui si fa riferimento è quella degli occupanti del veicolo o quella degli altri utenti della strada; questo potrebbe avere una certa rilevanza dal punto di vista della programmazione del sistema. In ogni caso, dovrà essere garantita la trasparenza degli algoritmi e della modalità di definizione dei criteri, in particolare dal punto di vista etico.	VD
<b>Sostanziale respingimento</b> (risposta negativa nel questionario o parere equivalente)	
BS, PS, UPSA, auto-schweiz, DTC, mobilità pedonale, Routiers, Pro Velo, SBV, Suva, ATA, CHO, Greenpeace, mybuxi, PPU, Swissmoves	
I veicoli devono garantire la sicurezza di tutti gli utenti della strada anche nella complessità del traffico misto presente nelle zone urbane, che significa in particolare una velocità adeguata alle circostanze e un comportamento di marcia preventivo e prudente. Non devono pregiudicare la percezione di sicurezza soggettiva di pedoni e ciclisti. Si devono evitare conseguenti effetti di trasferimento nella mobilità lenta.	Pro Velo, ATA, Greenpeace, PPU, PS
I veicoli automatizzati devono essere in grado di comunicare in qualsiasi momento con gli utenti della strada (p. es. auto, autocarri, motoveicoli, biciclette e pedoni) senza automazione. In tal modo è possibile ridurre/limitare il rischio di incidenti.	PS, Suva, Pro Velo, ATA, Greenpeace, PPU
Si deve in ultima analisi garantire l'accesso ai dati di sistema per la verificabilità (obblighi di pubblicazione e divulgazione).	BS
Un sistema di automazione deve consentire che, in caso di incidente o guasto, il veicolo sia rimosso dalla strada. Se non è presente un conducente sul posto, si verificheranno ritardi notevoli.	Routiers
«Sistema di guida automatizzata» compare sia al singolare che al plurale. Titolo sezione 1: « <b>Requisiti di immatricolazione dei veicoli...</b> » sarebbe più chiaro per il lettore. La struttura e i termini dell'articolo 3 sono solo in parte correlati con il capoverso 2 lettera a; ciò rimanda alle difficoltà dovute alla diversa definizione presente in questa ordinanza e nella legge.	DTC
Cpv. 1 punto b: questa condizione esclude i veicoli completamente automatizzati di cui alla definizione d.	mybuxi
Art. 3 cpv. 1 lett. b: l'espressione «se del caso» dovrebbe essere stralciata.	BS
La formulazione dell'articolo 3 capoverso 1 lettera b è «circolare», perché lo stesso sistema di automazione fa parte anche dei sistemi del veicolo. L'indicazione secondo cui il sistema di automazione deve «poter azionare» sé stesso è quindi fuorviante. I termini «sistema di automazione» e altri «sistemi del veicolo» dovrebbero essere definiti e spiegati nel rapporto.	DTC
Definire il capoverso 1 lettera b nel modo seguente: ... <i>poter azionare i sistemi del veicolo necessari per la guida e, se del caso, per il tempo necessario fino alla ripresa in sicurezza del comando da parte del conducente;</i> Motivazione: il momento critico è soprattutto il tempo che intercorre tra la richiesta di ripresa del controllo e l'assunzione delle funzioni di guida da parte di una persona.	Mobilità pedonale, SBV
Secondo l'articolo 3 capoverso 1 lettera g, al costruttore è richiesto proforma un meccanismo di protezione. Non è invece precisato come deve essere tale meccanismo. Si dovrebbe qui ipotizzare uno standard minimo concreto.	BS
L'articolo 3 capoverso 1 lettera c prevede che un veicolo possa avere un sistema di automazione attivo mentre il conducente guida in modalità manuale. Nelle definizioni (art. 2) però si fa esclusivamente riferimento a situazioni in cui se il sistema è attivo, il conducente è inattivo, cosa che ci pare pertinente. L'espressione «i veicoli senza conducente» in abbinamento alla frase «non appena attivato» presuppone una situazione che in linea di principio non dovrebbe esistere.	Swissmoves
L'articolo 3 capoverso 1 lettere c ed e non riguarda il comando del veicolo da parte del sistema di automazione, ma tratta evidentemente del comando del veicolo da parte del conducente. Quindi, sarebbe piuttosto opportuno aggiungerlo alla fine per evitare di fare confusione tra due diversi aspetti presenti nell'elenco. Si dovrebbe pertanto precisare che il conducente deve essere in grado	DTC

di comandare facilmente il sistema di automazione. Cosa significhi «facilmente» dovrebbe essere definito in maniera ancora più concreta nel rapporto.	
Nell'ingresso dell'articolo 3 capoverso 2 si parla di «intera durata di funzionamento». Lo stesso termine è menzionato anche altrove, ma in quei casi si riferisce (evidentemente) all'intera durata di vita del sistema di automazione, mentre qui si intende la durata di attivazione del sistema di automazione.	
L'indicazione «un certo periodo di tempo» di cui all'articolo 2 lettera a viene equiparata all'espressione «in modo continuo» presente nell'articolo 3 capoverso 2 lettera a e questo, oltre a essere scorretto a livello di contenuto, ingenera confusione nel lettore.	
Art. 3 cpv. 2 lett. c: in che punto è precisato dove si trova la zona di impiego?	CHO
Cpv. 2 punto e: questo punto parte dal presupposto secondo cui, nello stato attuale delle cose, l'intervento umano comporta un miglioramento della situazione. Serve avere questo punto in questa forma? Dopotutto è già stabilito che l'assunzione del controllo da parte di un attore umano deve essere un'operazione possibile.	mybuxi
Art. 3 cpv. 2 lett. e OGA: come può essere definito un «sufficiente anticipo»? In che modo si deve garantire un sufficiente anticipo? Questa frase concernente l'anticipo di tempo per la ripresa del controllo è importante. Il testo proposto è impreciso. In senso stretto, l'anticipo è il tempo di reazione.	BS
Art. 3 cpv. 2 lett. e OGA: occorrerebbe precisare il tempo di reazione minimo.	BS, UPSA, auto-schweiz
L'articolo 3 capoverso 3 è stato ripreso dall'allegato II punto 1.1.2. del regolamento di esecuzione 2022/1426 e con esso anche la lettera d, che presuppone che il sistema di automazione può distinguere tra persone e animali, cosa che per il momento non può essere data per scontata. Se questa disposizione venisse presa alla lettera, tali veicoli non potrebbero essere immatricolati, perché corrono il rischio di prendere un neonato per un animale e quindi di non rispettare la vita umana. Inoltre, la lettera d non corrisponde ad alcuna norma di circolazione stradale formulata nella LCStr, secondo cui la vita umana merita la massima protezione. Il punto 3 del regolamento di esecuzione ribadisce poi che è determinante il codice della strada nazionale.	DTC
Art. 3 cpv. 3: manca l'indicazione secondo cui si devono gestire anche fattori impreveduti (condizioni meteo, presenza di ostacoli in carreggiata ecc.).	CHO
Art. 3 cpv. 3: il rispetto delle norme di circolazione stradale è descritto fin nei minimi dettagli, ma in maniera poco concreta (p. es. distanza «adeguata»). Si tratta fondamentalmente del fatto che un sistema di guida completamente automatizzato deve essere in grado di comandare il veicolo in modo da rispettare tutte le norme della circolazione stradale. Invece, i sistemi di assistenza alla guida ad automazione parziale o elevata sono in grado di farlo solo in parte e per le persone responsabili valgono diritti e doveri diversi. In riferimento all'articolo 3 capoverso 3 emergono generalmente anche i dubbi seguenti, per esempio quando il sistema non funziona. In questo caso chi è responsabile della violazione delle norme della circolazione e chi verifica le responsabilità?	BS
Cpv. 3: è necessario? In fin dei conti, tutti gli utenti della strada devono rispettare le norme della circolazione stradale. A che scopo devono essere attivati i tergicristalli? Se tali norme sono necessarie, si dovrebbe fare riferimento al funzionamento ineccepibile dei sensori e dei dispositivi di trasmissione.	mybuxi
Se, da un canto, all'articolo 3 capoverso 3 sono citate norme della circolazione stradale già previste dalla legge, si trascura, d'altro canto, di menzionarne altre, di importanza non meno rilevante (in corrispondenza di un'intersezione in cui la circolazione è regolata, il veicolo è tenuto al rispetto delle norme di precedenza). È veramente necessario ribadire tutte tali norme?	Swissmoves
Nell'articolo 3 capoverso 3 lettere a e b («a velocità adeguata» e «una distanza adeguata») non è chiaro chi deve definire velocità e distanze. Dal momento che sia la velocità che il mantenimento delle distanze sono fattori estremamente rilevanti per la sicurezza e comportano ripercussioni sulla sicurezza oggettiva e soggettiva degli altri utenti della strada, sia la velocità adeguata che le distanze adeguate devono essere obbligatoriamente disciplinate dalle autorità tramite la chiara indicazione di prescrizioni minime.	Pro Velo, ATA, Greenpeace, PPU, PS
Art. 3 cpv. 3 lett. c.: invece di «circostante», utilizzare piuttosto «effettive» o «concrete».	DTC
[nuovo] f. utilizzare basi di dati ufficiali per i sistemi di navigazione [che possono essere aggiornati direttamente].	PS

**Domanda 5: Siete d'accordo che all'interno dell'ambito di impiego previsto il sistema di automazione debba essere in grado di gestire tutti gli scenari di traffico ai sensi del capoverso 2 e che questi requisiti si basino su regolamenti e standard internazionali (art. 4)?**

**Sostanziale approvazione** (risposta affermativa nel questionario o parere equivalente)

ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, PS, ACVS, UPSA, asa, auto-schweiz, TCS, VFAS, upi, Posta, economiesuisse, FRS, CI CDS, CCPCS, CDDGP, CDSCS, Pro Velo, RoadCross, SAAM, UCS, Suva, SCPCS, Swissdrive, ATA, ASA, SPC, AMAG, FOR, Greenpeace, KpOW, LOXO, Mobility, PPU, TPG, VBZ, LB

La gestione di tutti gli scenari di traffico ha i suoi vantaggi in termini di uniformità. Anche un coordinamento con le normative e gli standard internazionali risulta utile. RoadCross

L'aspetto fondamentale è che gli scenari di traffico UE e CEE devono essere gestiti. AMAG

Il TCS insiste sulla necessità di costruire un quadro normativo che consenta di seguire l'evolversi della legislazione internazionale, così da garantire tanto agli importatori quanto agli utilizzatori dei veicoli un contesto legale certo. TCS

Per l'impiego su strada ci si chiede ancora in che modo l'autorità di controllo possa, in maniera semplice, riconoscere e verificare l'ambito di impiego previsto in base all'approvazione del tipo. A questo proposito occorre aggiungere ulteriori indicazioni. LU, NW

Inoltre, gli esperti della circolazione devono poter avere accesso alle informazioni in maniera efficiente. BE

Anche la formulazione del capoverso 1 dovrebbe essere più chiara: «Il costruttore determina e dichiara l'ambito specifico per il quale è tecnicamente previsto l'utilizzo di un determinato sistema di automazione (ambito di impiego previsto)». NW

Art. 4 cpv. 1: questo capoverso non è molto chiaro. Risulta difficile stabilire cosa debba essere determinato dal costruttore, in particolare per quanto riguarda i tipi di sistemi di automazione. VD

L'articolo 4 capoverso 1 nella versione tedesca deve essere corretto in «...Typen von Automatisierungssystemen». ZG, SPC

Art. 4 cpv. 2 lett. a: è giustificato il riferimento al solo allegato 2 numero 12 dell'ordinanza concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali (OETV) e non anche al numero 11? VD

Art. 4 cpv. 2 lett. a–c: questa disposizione non è chiara in quanto, alla lettera a, per l'ODD fa chiaramente riferimento agli scenari di traffico anticipati nell'UNECE e, a tal proposito, rimanda a tutti i regolamenti UNECE riconosciuti dalla Svizzera, la maggior parte dei quali tuttavia non concerne scenari di traffico ODD. Il rimando sommario di cui all'articolo 4 capoverso 2 lettera a a circa 170 regolamenti UNECE secondo l'allegato 2 numero 12 OETV risulta alquanto estenuante per il lettore. Sarebbe pertanto opportuno, all'interno del rapporto, fare riferimento ai regolamenti principali che definiscono gli scenari di traffico menzionati e chiarire il rapporto tra le situazioni di traffico astratte e quelle reali. In tale contesto si dovrebbe separare chiaramente l'aspetto dell'immatricolazione da quello della responsabilità dal momento che, per quest'ultimo, gli scenari di traffico (ipotetici) legati all'immatricolazione non sono determinanti, mentre lo è la situazione di traffico concreta ed effettiva. Posta, SAAM, AMAG

Art. 4 cpv. 2 lett. a–c: nel rapporto si dovrebbe pertanto chiarire una questione fondamentale, e cioè in che modo il recepimento generale del regolamento di esecuzione (UE) 2022/1426 di cui all'allegato 2 numero 112 OETV tiene conto delle varie indicazioni selettive (p. es. lett. b) del presente progetto.

Il rapporto dovrebbe contenere anche ulteriori chiarimenti relativi alla lettera c, dal momento che questa disposizione non presenta per ora alcun contenuto normativo, ma rimanda a disposizioni tuttora inesistenti. Sarebbe utile un rimando a un avamprogetto di riferimento.

Cpv. 3: è qui intesa l'approvazione del tipo nazionale o internazionale? Questo aspetto deve essere eventualmente precisato. ZG

Art. 4 cpv. 3: oltre agli «scenari di traffico» e alle «situazioni di traffico che è in grado di gestire» (pag. 15 del rapporto), questo capoverso parla di «condizioni d'uso reali previste» che devono essere armonizzate con l'«ambiente». Nel caso della guida effettiva di un veicolo automatizzato si aggiunge la situazione di traffico reale, che diventa di importanza fondamentale qualora si verificassero incidenti. Per consentire al lettore di distreggiarsi tra questi termini simili tra loro ma comunque diversi, sarebbe opportuno differenziarli meglio nel rapporto o uniformarli. Posta, SAAM, AMAG, Mobility, VBZ

Art. 4 cpv. 4: questa norma genera confusione in quanto presenta un elenco esaustivo di requisiti che, in realtà, dovrebbero già essere coperti dalle disposizioni esaurienti di cui ai capoversi 1 e 2. Sarebbe pertanto utile che, nel rapporto, si spiegasse perché questo capoverso è necessario e perché, nell'ambito di impiego previsto, il veicolo non deve per esempio essere in grado di rilevare anche gli altri utenti della strada.	
Art. 4 cpv. 4: secondo il pensiero qui esposto, oltre a rilevare le condizioni riportate non a titolo esaustivo ma semplicemente come esempio, un sistema di automazione dovrebbe anche essere in grado di adeguare il comportamento di guida di conseguenza.	LB
Il capoverso 4 prescrive che i sistemi di automazione devono essere in grado «di rilevare» le condizioni ivi elencate, mentre il testo in lingua tedesca stabilisce che essi devono «avere». Non occorre quindi che il sistema sia in grado di rilevare le informazioni indicate, ma che esso ne disponga, potendole ricevere, ad esempio, da una fonte esterna alla vettura. Si propone pertanto di modificare la formulazione del testo nel modo seguente: «I sistemi di automazione devono <del>essere in grado di rilevare i seguenti elementi</del> avere accesso alle seguenti informazioni».	LOXO
A nostro avviso, tuttavia, nel capoverso 4 manca un fattore decisivo, ossia la capacità di rilevare gli altri utenti della strada quali pedoni, ciclisti, altri veicoli a motore, fauna selvatica ecc.	LU
Al capoverso 4 lettera a si potrebbero eventualmente aggiungere neviccate e gelate. Altrimenti omettere tutto e utilizzare solamente «condizioni meteorologiche generali».	BE, AG
Art. 4 cpv. 4: secondo il rapporto esplicativo l'elenco è esaustivo. L'indicazione delle condizioni meteorologiche generali di cui alla lettera a non è invece da intendersi come completa. Chiediamo pertanto che questa distinzione sia meglio precisata nel rapporto esplicativo e, se possibile, sia aggiunto un elenco esaustivo di condizioni meteorologiche generali.	NE, VD, UCS
Art. 4 cpv. 4 lett. a: non si intendono tanto le condizioni meteorologiche generali (situazione meteo in generale) quanto piuttosto la situazione atmosferica concreta. In ultima analisi, il veicolo dovrebbe rilevare se, all'interno o all'esterno dell'ambito di impiego, sono presenti movimenti per i quali è stato progettato. Ciò potrebbe essere formulato per esempio nel modo seguente: «Il sistema di automazione deve garantire che, all'interno dell'ambito di impiego previsto, assume solo funzioni di guida» (cfr. art. 25a P-LCStr). I parametri in base ai quali effettuare queste operazioni dovrebbero essere lasciati alla tecnologia del costruttore, che è destinata ad evolvere. Nel rapporto è possibile fare eventualmente riferimento ai criteri menzionati alle lettere a–e.	Posta, SAAM, AMAG
Art. 4 cpv. 4 lett. b: l'ora del giorno non dipende anche dall'impostazione dell'ora legale o solare vigente nella zona di impiego del veicolo?	LB
Art. 4 cpv. 4 lett. d: oltre alla segnaletica orizzontale devono essere menzionati esplicitamente anche la segnaletica verticale e i cartelli delle autorità.	AI, UCS
Eventualmente, in riferimento alla segnaletica verticale e orizzontale si dovrebbero vincolare i titolari delle infrastrutture e chiarire le competenze, in particolare quando si tratta delle specifiche per l'automazione.	BL
Art. 4 cpv. 4 lett. e: oltre a rilevare la «zona geografica» non si dovrebbe riconoscere e indicare anche la località in cui il veicolo si trova in un determinato momento?	LB
<b>Sostanziale respingimento</b> (risposta negativa nel questionario o parere equivalente)	
BS, DTC, Mobilità pedonale, Routiers, L-drive, SBV, CHO, mybuxi, Swissmoves	
I costruttori non dovranno avere la possibilità di scegliere liberamente le zone di impiego. Queste dovranno essere standardizzate. Altrimenti assisteremmo al ripetersi di quanto avvenuto alle origini delle ferrovie in Svizzera. Anche in quella situazione è stato il contribuente a dover porre rimedio.	CHO
La descrizione degli ODD (Operational Design Domain) utilizza matrici di criteri costituite da un numero di elementi assai più elevato di quello qui riportato. Non si comprende il perché di una simile limitazione. Swissmoves è molto attiva nel settore degli ODD e delle autorizzazioni attuali. Saremo lieti di discutere delle diverse matrici elaborate per la descrizione degli ODD.	Swissmoves
La Svizzera dovrebbe riconoscere le normative internazionali senza oneri aggiuntivi. Al tempo stesso dovranno essere ammesse normative differenti in Svizzera, che possano promuovere la posizione del Paese nello sviluppo della guida automatizzata, in particolare nella «shared automatic mobility», e/o migliorare l'attrattività della Svizzera per lo svolgimento di attività di ricerca e sviluppo nell'ambito dello sviluppo della guida automatizzata.	mybuxi
Art. 4 cpv. 2 lett. a–c: questa disposizione non è chiara laddove alla lettera a fa chiaramente riferimento per l'ODD agli scenari di traffico anticipati nell'UNECE e, a tal proposito, rimanda a tutti i regolamenti UNECE riconosciuti dalla Svizzera, la maggior parte dei quali tuttavia non concerne scenari di traffico ODD. Il rimando sommario di cui all'articolo 4 capoverso 2 lettera a a circa 170	DTC

regolamenti UNECE secondo l'allegato 2 numero 12 OETV risulta alquanto faticoso per il lettore. Sarebbe pertanto opportuno, all'interno del rapporto, fare riferimento ai regolamenti principali che definiscono gli scenari di traffico menzionati e chiarire il rapporto tra le situazioni di traffico astratte e quelle reali. In tale contesto si dovrebbe separare chiaramente l'aspetto dell'immatricolazione da quello della responsabilità dal momento che, per quest'ultimo, gli scenari di traffico (ipotetici) legati all'immatricolazione non sono determinanti, mentre lo è la situazione di traffico concreta ed effettiva.

Art. 4 cpv. 2 lett. a–c: nel rapporto si dovrebbe pertanto chiarire una questione fondamentale, e cioè in che modo il recepimento generale del regolamento di esecuzione (UE) 2022/1426 di cui all'allegato 2 numero 112 OETV tiene conto delle varie indicazioni selettive (p. es. lett. b) del presente progetto. Il rapporto dovrebbe contenere anche ulteriori chiarimenti relativi alla lettera c, dal momento che questa disposizione non presenta per ora alcun contenuto normativo, ma rimanda a disposizioni tuttora inesistenti. Sarebbe utile un rimando a un avamprogetto di riferimento.

Art. 4 cpv. 3: oltre agli «scenari di traffico» (cpv. 2) e alle «situazioni di traffico che è in grado di gestire» (pag. 15 del rapporto), questo capoverso parla di «condizioni d'uso reali previste» che devono essere armonizzate con l'«ambiente». Nel caso della guida effettiva di un veicolo automatizzato si aggiunge la situazione di traffico reale, che diventa di importanza fondamentale qualora si verificassero incidenti. Per consentire al lettore di destreggiarsi tra questi termini simili tra loro ma comunque diversi, sarebbe opportuno differenziarli meglio nel rapporto o uniformarli.

Siamo d'accordo per quanto concerne le normative internazionali, ma siamo scettici sul capoverso 4 e ci chiediamo se non si debbano regolamentare piuttosto le ripercussioni delle condizioni generali (p. es. condizioni meteo o luminose) anziché il riconoscimento delle condizioni generali. Non fa infatti alcuna differenza sapere quale fenomeno meteorologico limiti la visibilità, se viene riconosciuta la visibilità corretta. Proponiamo pertanto l'enumerazione seguente:

- a) *visibilità del sistema di automazione;*
- b) *visibilità del conducente;*
- c) *segnaletica orizzontale e tipo di area di circolazione;*
- d) *visibilità delle segnaletica orizzontale;*
- e) *caratteristiche di aderenza dell'asfalto dell'area di circolazione;*
- f) *ora;*
- g) *zona geografica;*

Mobilità  
pedonale

Non è sufficiente che siano in grado di rilevare gli elementi di cui all'articolo 4 capoverso 4. Il sistema di automazione deve essere in genere in grado di gestirli, delegare la responsabilità al conducente/operatore o disinserirsi temporaneamente.

CHO

L'articolo 4 capoverso 4 stila un elenco dei diversi elementi che i sistemi di automazione devono essere in grado di rilevare. Tale elenco tralascia, tuttavia, altri elementi degni di nota, quali la segnaletica, gli altri utenti, le condizioni della sede stradale...

Swissmoves

Art. 4 cpv. 4: questa norma genera confusione in quanto presenta un elenco esaustivo di requisiti che, in realtà, dovrebbero già essere coperti dalle disposizioni esaurienti di cui ai capoversi 1 e 2. Sarebbe pertanto utile che, nel rapporto, si spiegasse perché questo capoverso è necessario e perché, nell'ambito di impiego previsto, il veicolo non deve per esempio essere in grado di rilevare anche gli altri utenti della strada.

DTC

Secondo la lettera a non si intendono tanto le condizioni meteorologiche generali (situazione meteo in generale) quanto piuttosto la situazione atmosferica concreta. In ultima analisi, il veicolo dovrebbe rilevare se, all'interno o all'esterno dell'**ambito di impiego**, sono presenti movimenti per i quali è stato progettato. Ciò potrebbe essere formulato per esempio nel modo seguente: «Il sistema di automazione deve garantire che, all'interno dell'ambito di impiego previsto, assume solo funzioni di guida» (cfr. art. 25a P-LCStr). I parametri in base ai quali effettuare queste operazioni dovrebbero essere lasciati alla tecnologia del costruttore, che è destinata ad evolvere. Nel rapporto è possibile fare eventualmente riferimento ai criteri menzionati alle lettere a–e.

Art. 4 cpv. 4: secondo il rapporto esplicativo l'elenco è esaustivo. L'indicazione delle condizioni meteorologiche generali di cui alla lettera a non è invece da intendersi come completa. Chiediamo pertanto che questa distinzione sia meglio precisata nel rapporto esplicativo e, se possibile, sia aggiunto un elenco esaustivo di condizioni meteorologiche generali. Verificare, per esempio, se anche le «forze laterali» come quelle che possono essere causate da venti forti siano da inserire come ulteriore lettera.

BS

Art. 4 cpv. 4 lett. d: oltre alla segnaletica orizzontale deve essere menzionata esplicitamente anche la segnaletica verticale.

<p>Oltre alle precipitazioni e alla nebbia, includere anche il ghiaccio e la neve. In caso di dubbi sull'impiego in presenza di condizioni impreviste, il veicolo non deve essere utilizzato.</p> <p>Inoltre, il veicolo deve essere in grado di prendere decisioni in caso di segnaletica orizzontale errata, segnaletica di lavori in corso, strada sporca e segnaletica verticale mancante o fuori uso. Altrimenti, in tali condizioni non deve essere utilizzato.</p>	Routiers
<p>L-drive chiede di aggiungere all'articolo 4 capoverso 4, oltre alle condizioni già menzionate, la <u>lettera f con le caratteristiche del suolo</u>.</p>	L-drive
<p><b>Domanda 6: Siete d'accordo che, in deroga all'articolo 3b capoverso 1 OETV, l'immatricolazione dei veicoli senza conducente sia disciplinata dalle prescrizioni tecniche internazionali sui sistemi di automazione in vigore al momento della prima messa in circolazione (art. 5)?</b></p>	
<p><b>Sostanziale approvazione</b> (risposta affermativa nel questionario o parere equivalente)</p> <p>ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, PS, economiesuisse, ACVS, UPSA, asa, auto-schweiz, Posta, DTC, FRS, Mobilità pedonale, CI CDS, CCPCS, CDDGP, CDSCS, Pro Velo, SAAM, SBV, UCS, SCPCS, TCS, ATA, VFAS, ASA, SPC, AMAG, FOR, Greenpeace, KpOW, LOXO, Mobility, PPU, Swissmoves</p>	
<p>Dal tipo di veicolo deve risultare in maniera inequivocabile oppure deve essere chiaramente riconoscibile che si tratta di un veicolo senza conducente.</p>	BE, AG
<p>La deroga all'articolo 3b capoverso 1 OETV ha senso perché vuole evitare che, all'annuncio di nuove norme, sia incoraggiato l'accumulo a magazzino di veicoli importati.</p>	LU
<p>Siamo generalmente favorevoli alla possibilità di un'applicazione più rapida delle nuove norme ai veicoli senza conducente, attraverso la deroga all'articolo 3b capoverso 1 OETV, senza dover attendere che le prescrizioni tecniche trovino applicazione al momento dell'importazione del veicolo.</p> <p>La presenza contemporanea di veicoli convenzionali e di veicoli automatizzati nel traffico stradale è generalmente considerata alla stregua di un rischio per la sicurezza. Di conseguenza, se del caso la Svizzera deve riservarsi la possibilità di derogare alle prescrizioni tecniche internazionali. Per questo motivo proponiamo di completare l'articolo 5 capoverso 2 OGA nel modo seguente: «In deroga all'articolo 3b capoverso 1 OETV, l'immatricolazione dei veicoli senza conducente è disciplinata dalle prescrizioni tecniche internazionali relative ai sistemi di automazione in vigore al momento della prima messa in circolazione, sempre che non sussistano rischi per la sicurezza».</p>	PS, Pro Velo, ATA, Greenpeace, PPU
<p>La valutazione sull'evoluzione delle norme deve essere effettuata in effetti al momento della prima messa in circolazione, al fine di evitare una base legale poco solida rispetto al principio giuridico della non retroattività. Inoltre, la norma si applica ai veicoli senza conducente e non agli altri veicoli dotati di un sistema di automazione.</p>	TCS
<p>La normativa svizzera continuerà dunque ad applicarsi invariata ai veicoli a guida automatizzata che, per funzionare, richiedono la presenza di un conducente; tali veicoli sono perlopiù basati su modelli prodotti su larga scala i cui canali di importazione hanno già familiarità con queste norme. La normativa generale svizzera che fa riferimento alla data di importazione non si applicherebbe invece ai veicoli senza conducente. In sostanza, dovranno essere immatricolati solo i veicoli conformi all'attuale stato della tecnica e alle direttive più recenti. Come viene garantito che le autorità preposte all'immatricolazione dispongano di tali requisiti?</p>	AMAG
<p>Il titolo è troppo generico, perché tratta solamente del campo di applicazione temporale delle normative internazionali.</p> <p>Cpv. 1: questo capoverso ha carattere dichiaratorio, perché lo stesso contenuto figura già nell'articolo 3a OETV. In genere si evitano disposizioni che non presentano un contenuto normativo proprio. Nel rapporto occorrerebbe pertanto precisare meglio qual è la portata giuridica di questa disposizione, qualora dovesse essere mantenuta.</p> <p>Cpv. 2: diversamente dal titolo del capitolo 2, non si tratta di una disposizione generale, ma di una disposizione speciale per veicoli senza conducente. Ciò significa che, dal punto di vista sistematico, non è collocata al posto giusto. A livello di contenuto il momento della messa in circolazione è appropriato.</p>	Posta, DTC, SAAM
<p><b>Sostanziale respingimento</b> (risposta negativa nel questionario o parere equivalente)</p> <p>Routiers, L-drive, RoadCross, mybuxi, TPG</p>	
<p>La presenza contemporanea di veicoli convenzionali e di veicoli automatizzati nel traffico stradale è generalmente considerata alla stregua di un rischio per la sicurezza. Di conseguenza, se del caso la Svizzera deve riservarsi la possibilità di derogare alle prescrizioni tecniche internazionali.</p>	L-drive, RoadCross

Proponiamo pertanto di completare l'articolo 5 capoverso 2 OGA nel modo seguente: «In deroga all'articolo 3b capoverso 1 OETV, l'immatricolazione dei veicoli senza conducente è disciplinata dalle prescrizioni tecniche internazionali relative ai sistemi di automazione in vigore al momento della prima messa in circolazione, <i>sempre che non sussistano rischi per la sicurezza</i> ».	
Ci troviamo in una fase introduttiva e sperimentale. Sarebbe ardito e quantomeno azzardato garantire a qualcuno prescrizioni in materia di immatricolazione in base al momento della prima messa in circolazione. Si dovrebbero poi accettare tutti i vizi, i difetti e i punti deboli del veicolo fino al termine del suo ciclo di vita.	Routiers
Per quanto siamo favorevoli alla disposizione in esame, nutriamo dei timori circa il rischio che in materia di immatricolazione di veicoli automatizzati si generi una dipendenza della Confederazione da decisioni emananti da autorità internazionali, con particolare riferimento a veicoli che fossero già stati omologati in Svizzera, ma non in altri Paesi, in special modo quelli dell'Unione europea.	TPG
È opportuno che la Svizzera riconosca le prescrizioni tecniche internazionali. Per poter assumere un ruolo significativo nell'ulteriore sviluppo della mobilità automatizzata, la Svizzera dovrebbe tuttavia consentire anche disposizioni proprie di più ampia portata.	mybuxi
<b>Domanda 7: Siete d'accordo che il DATEC possa, a determinate condizioni, dichiarare applicabili ai veicoli già in circolazione le nuove prescrizioni relative ai sistemi di automazione (art. 6)?</b>	
<b>Sostanziale approvazione</b> (risposta affermativa nel questionario o parere equivalente) ZH, BE, LU, SZ, OW, NW, GL, FR, SO, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, PS, ACVS, asa, auto-schweiz, TCS, upi, Posta, FRS, Mobilità pedonale, CI CDS, CCPCS, CDDGP, CDSCS, Routiers, L-drive, Pro Velo, RoadCross, SAAM, SBV, UCS, Suva, SCPCS, ATA, ASA, SPC, AMAG, FOR, Greenpeace, KpOW, LOXO, Mobility, PPU, TPG	
La motivazione non dovrebbe essere solo il pericolo, ma anche l'obiettivo di togliere dalla circolazione i veicoli che ostacolano il traffico e che si guastano regolarmente.	Routiers
Sarebbe inoltre ipotizzabile tenere conto della complessità della situazione del traffico e, anziché mettere il veicolo fuori circolazione, procedere a una delimitazione degli ODD interessati per il tipo di veicolo in questione.	Mobility
In linea di principio riteniamo che le nuove prescrizioni non debbano valere per i veicoli che sono già in circolazione. Possiamo ammettere un'eccezione solo se assolutamente necessaria e in presenza di un pericolo reale per la popolazione.	FRS
Il DATEC / l'USTRA dovrebbe avere e sfruttare un margine di manovra maggiore.	mybuxi
Art. 6 cpv. 1 lett. a: in questo contesto il termine «proporzionata» ingenera confusione in riferimento all'obbligo che prevede che i veicoli debbano disporre di determinati sistemi obbligatori, creando altresì incertezze al momento dell'acquisto di un veicolo a guida automatizzata. In questo caso potrebbe essere utile un elenco di esempi che illustrano il concetto di proporzionalità.	LU, UCS
Art. 6 cpv. 2 lett. b: se un veicolo a motore è responsabile di un incidente con danni a persone, spesso la causa è riconducibile al conducente stesso. È pertanto necessario precisare l'articolo 6 capoverso 2 nel modo seguente: «ha causato un incidente con danni a persone e si possono escludere altre cause»	LU
Nell'articolo 6 capoverso 2 lettera b occorre segnalare che possono costituire un pericolo non solo gli incidenti con danni a persone ma anche quelli con elevati danni materiali. Diversamente non è chiaro se tali casi rientrano nella lettera c o no.	ZH, LU, NW, OW, SZ, BL, SO, AR, AI, GR, AI, SH, AG, VD, NE, VS, GE, JU, ACVS, CCPCS, CDSCS, asa, UCS, SCPCS, Posta, SAAM, AMAG, TPG, Mobility, FOR, KpOW
In generale l'applicazione immediata di nuove prescrizioni rilevanti per la sicurezza su veicoli automatizzati precedentemente immatricolati è opportuna e legittima nell'interesse della sicurezza della circolazione. Occorrerebbe tuttavia precisare e spiegare quali sono le conseguenze per il detentore del veicolo.	Posta, SAAM, AMAG, Mobility

Cpv. 1 lett. b: invece di «pericoli esistenti e dimostrati» sarebbe meglio «pericolo concretamente dimostrato», poiché non è necessario evitare pericoli se questi non esistono; «esistenti» è pertanto un attributo pleonastico.	
Cpv. 2 lett. a: dal punto di vista sistematico questo punto potrebbe essere piuttosto indicato come lettera c, poiché sembra meno importante rispetto alla lettera a e alla lettera b.	
Cpv. 2 lett. c: invece di «analoga» sarebbe meglio e più chiaro: «diversi incidenti analoghi rilevanti per la sicurezza», salvo qualora si intendano anche incidenti di diverso genere; in tal caso occorrerebbe allora chiarire il criterio della comparabilità.	
È importante che l'autorità federale disponga di un margine di manovra, in caso di malfunzionamenti non previsti dai costruttori. L'articolo in esame potrebbe tuttavia essere formulato in maniera meno dettagliata, evocando in via prioritaria delle esigenze di sicurezza e tralasciando, ad esempio, il riferimento agli attacchi cibernetici (art. 6 cpv. 2 lett. b).	TCS
<b>Sostanziale respingimento</b> (risposta negativa nel questionario o parere equivalente)	
UR, ZG, BS, TG, <b>UPSA</b> , <b>VFAS</b> , <b>Posta</b> , <b>DTC</b> , <b>economiesuisse</b> , <b>SAAM</b> , <b>CHO</b> , <b>TPG</b> , <b>Swissmoves</b>	
Ortografia: il titolo dell'articolo 6 della versione tedesca deve essere: «...in Verkehr gesetzte_ Fahrzeuge_» (senza «n» finali)	ZG
Nell'ottica della sicurezza della circolazione è visto con favore che le prescrizioni recentemente introdotte per i sistemi di automazione saranno applicate ai veicoli già in circolazione.	VFAS, DTC
Occorrerebbe precisare e spiegare quali sono le conseguenze per il detentore del veicolo. Se il detentore non può più utilizzare il proprio veicolo e deve acquistarne uno nuovo perché non è possibile dotare il veicolo di nuovi sistemi obbligatori, questo aspetto sarebbe difficile da conciliare con la garanzia della proprietà.	DTC
Tuttavia, occorre fare il possibile per evitare che venga vietata la circolazione ai veicoli che non possono essere adeguati. Non si deve inoltre trascurare il fattore di costo determinato dall'integrazione successiva dei nuovi sistemi. L'eventuale perdita di validità di un'omologazione generale UE avrebbe conseguenze anche sui veicoli circolanti in Svizzera. A nostro avviso, considerato l'Accordo tra la Confederazione Svizzera e la Comunità europea sul reciproco riconoscimento in materia di valutazione della conformità (MRA), questo articolo risulta obsoleto.	economiesuisse , VFAS
Art. 6 cpv. 1: l'intenzione di applicare le nuove prescrizioni ai sistemi di automazione già in circolazione con l'obiettivo di ridurre i pericoli è corretta. Ci si chiede quali potrebbero essere le conseguenze qualora ciò non fosse possibile, per esempio a causa di motivi tecnici. L'immatricolazione verrebbe annullata?	UR
Cpv. 1 lett. a: il termine «proporzionata» dovrebbe essere quanto meno precisato nei commenti con alcuni esempi, oppure chiarito da un elenco esemplificativo nella lettera. Altrimenti si presta a un'interpretazione troppo vaga.	BS, UR
Art. 6 cpv. 1 lett. b: invece di «pericoli esistenti e dimostrati» sarebbe meglio «pericolo concretamente dimostrato», poiché non è necessario evitare pericoli se questi non esistono; «esistenti» è pertanto un attributo pleonastico.	DTC
L'articolo 6 capoverso 1 lettera b precisa «per la circolazione stradale». Riguardo ai sistemi di automazione si dovrebbero poter adottare nuove prescrizioni per qualsiasi tipo di pericolo esistente e dimostrato, indipendentemente dalla sua natura (per l'ambiente o, quando il veicolo non sta circolando, per gli utenti; ad es. durante l'apertura di un veicolo automatizzato per il trasporto merci), senza limitarsi unicamente alla circolazione.	Swissmoves
Art. 6 cpv. 2 lett. a: dal punto di vista sistematico questo punto potrebbe essere piuttosto indicato come lettera c, poiché sembra meno importante rispetto alla lettera a e alla lettera b.	DTC
Aggiunta all'art. 6 lett. b: anche gli incidenti con un danno esclusivamente materiale rappresentano un pericolo e non devono essere interpretati come inclusi nella lettera c.	UR, BS, ZG, TG, DTC
Art. 6 cpv. 2 lett. b: se un veicolo a motore è responsabile di un incidente con danni a persone, può benissimo succedere che chi ha causato l'incidente è la vittima stessa. Occorre precisare il capoverso specificando «ha causato un incidente con danni a persone e si possono escludere altre cause».	UR
Per le misure adottate dopo la messa in circolazione, oltre alla proporzionalità della misura l'articolo 6 capoverso 2 lettera b OGA dovrebbe a nostro avviso tenere esplicitamente conto del fatto che, in caso di incidente con danni a persone, l'incidente è riconducibile a sistemi di	UPSA

automazione. Riteniamo pertanto che un errore umano non debba comportare l'adozione di misure nel caso di veicoli che si trovano già in circolazione.	
Art. 6 cpv. 2 lett. c: invece di «analoga» sarebbe meglio e più chiaro: «diversi incidenti analoghi rilevanti per la sicurezza», salvo qualora si intendano anche incidenti di diverso genere; in tal caso occorrerebbe allora chiarire il criterio della comparabilità.	DTC
A nostro avviso il trattamento come misura esclusivamente amministrativa ha poco senso. Anche le conseguenze sono troppo poco incisive. Non è chiaro perché qui, all'improvviso, la responsabilità compete al dipartimento e non all'USTRA. L'iter decisionale sembra avere motivazioni più politiche che oggettive.	CHO
<b>Domanda 8: Siete d'accordo con le disposizioni relative al registratore di guida (art. 7, 23, 27 e 38)?</b>	
<b>Sostanziale approvazione</b> (risposta affermativa nel questionario o parere equivalente)	
BE, LU, UR, SZ, OW, GL, ZG, FR, SO, SH, AR, AI, AG, TI, VS, NE, GE, JU, <b>ACVS, UPSA, asa, auto-schweiz, TCS, VFAS, upi, Posta, economiesuisse, FRS, Mobilità pedonale, CI CDS, CDSCS, Routiers, L-drive, RoadCross, SAAM, SBV, UCS, Suva, SCPCS, Swissdrive, ASA, SPC, AMAG, LOXO, mybuxi, TPG</b>	
C'è da chiedersi se questo è confacente (trasparenza in contrapposizione a protezione dei dati).	BE
Le disposizioni proposte sono coerenti con la LCStr nella quale è prescritto che si tenga in considerazione il diritto internazionale (art. 25g cpv. 6 LCStr), qui espressamente riservato all'articolo 7 capoverso 8 dell'ordinanza.	TCS
Per il resto, la disposizione è formulata fin nei minimi dettagli e rischia di ingenerare malintesi. La struttura dell'articolo non è proprio di facile lettura. Invece di formulare nel capoverso 8 una norma di conflitto con «prevalenza del capoverso 7 su 3 e 4», sarebbe più semplice anticipare il capoverso 7 e dichiarare i capoversi 3 e 4 applicabili a titolo sussidiario; si tralascerebbe così il complicato capoverso 8 e l'intero articolo sarebbe più leggibile.	Posta, SAAM, AMAG
	TI
Mancano indicazioni chiare sulla durata di conservazione minima o massima dei dati del registratore di guida.	UCS, LB
Il capoverso 1 sarebbe da stralciare perché ripete letteralmente l'articolo 25e capoverso 2 nLCStr, senza aggiungere alcuna precisazione.	Posta, SAAM, AMAG
Potrebbe essere opportuno formulare in maniera più dettagliata l'articolo 7 capoverso 2: «Le registrazioni avvengono esclusivamente mentre il sistema di automazione è attivato.»	TCS
Ingresso cpv 3: dal momento che la semplice memorizzazione di dati non rappresenta di per sé un'attività di profilazione, non è chiaro quale problema possa comportare per i costruttori il divieto di profilazione inteso come «prescrizione tecnica».	Posta, SAAM, AMAG
Cpv. 3: l'esclusione categorica della profilazione riduce la possibile acquisizione di conoscenze. Per questo motivo si dovrebbe prevedere una possibilità di «opt-in» per la profilazione.	mybuxi
Le informazioni leggibili da macchina di cui all'articolo 7 capoverso 3 OGA, che vengono registrate dal registratore di guida, sono considerate «dati personali» secondo l'articolo 5 lettera a LPD. Si deve pertanto ritenere che la legge svizzera sulla protezione dei dati si applichi sia al registratore di guida sia ai dati leggibili da macchina riguardanti il comportamento di guida del veicolo interessato, che vengono rilevati, raccolti, memorizzati e che sono richiamabili dal registratore di guida. I dati presenti nel registratore di guida sono pertanto assoggettati ai principi relativi al trattamento dati di cui all'articolo 6 LPD: il principio della buona fede e della conformità allo scopo è rispettato se il costruttore ha istruito il detentore secondo l'articolo 9 OGA in merito alla presenza del sistema di automazione e alle relative funzioni. Eventualmente l'USTRA potrebbe pubblicare una scheda informativa, un'istruzione o una lista di controllo relativa a tale obbligo di informazione. Nel caso in cui i dati memorizzati nel registratore di guida siano comunicati all'estero (al costruttore del veicolo), oltre alle condizioni di cui all'articolo 19 capoverso 1 lettera c OGA dovranno essere rispettati anche i presupposti di cui agli articoli 16 e 17 LPD. Per analogia si rimanda anche all'adempimento dell'obbligo di segnalazione di cui agli articoli 14 capoverso 1 OGA e 24 LPD: dal momento che la segnalazione è rivolta a destinatari diversi (USTRA e IFPDT), secondo il parere qui sostenuto i due messaggi devono essere forniti separatamente.	LB
A nostro avviso si dovrebbe precisare il termine «emergenza» (art. 7) perché alquanto vago.	LU, ZG

Cpv. 3 lett. a: perché un registratore deve registrare tutti gli eventi di cui agli articoli 23, 27 e 38? Cpv. 3 lett. b: perché deve registrare solo l'inizio e la fine di una manovra in casi di emergenza? Le lettere e e f potrebbero essere tranquillamente accorpate. È difficile comprendere la successione temporale delle lettere h e j poiché, stando al testo, qualcosa dovrebbe essere memorizzato retroattivamente.	Posta, SAAM, AMAG
Il registratore di guida non dovrebbe registrare i dati GPS solo nei veicoli senza conducente, ma in tutti i veicoli a guida automatizzata.	SH, NE, ACVS, CDSCS, UCS
Cpv. 4: per evitare problemi con l'ora legale e l'ora solare, gli eventi dovrebbero essere memorizzati sempre con il fuso orario UTC (esempio ISO 8601).	Posta, SAAM, AMAG
Cpv. 5: nella versione tedesca non è chiara la differenza tra «Ereignis» e «Vorkommnis». Se non sussistono differenze non si dovrebbero utilizzare termini diversi.	Posta, SAAM, AMAG, Mobility
Nel rapporto è precisato che le disposizioni si basano sulle normative UNECE e UE, che però non vengono citate, per cui non è possibile capire da quale normativa internazionale derivino le varie disposizioni dell'ordinanza e quale disposizione dell'articolo 25f nLCStr sia con ciò concretizzata. Art. 23, 27 e 38 OGA: per evitare rimandi circolari, l'ingresso dovrebbe essere formulato nel modo seguente: «Nei veicoli con richiesta di ripresa del controllo / veicoli con sistema di parcheggio automatico / veicoli senza conducente il registratore di guida (art. 7) deve registrare anche gli eventi seguenti...».	Posta, SAAM, AMAG
Formale: negli articoli 23, 27 e 38 viene sempre fatto riferimento all'articolo 7 capoverso 3 lettera a. Ma poiché qui viene sempre fatto riferimento solo agli articoli 23, 27 e 38, il rimando risulta grossomodo circolare. Forse è possibile stralciare il riferimento all'articolo 7 capoverso 3 lettera a negli articoli 23, 27 e 38.	SPC
<b>Sostanziale respingimento</b> (risposta negativa nel questionario o parere equivalente) ZH, NW, BS, BL, SG, GR, TG, VD, PS, DTC, CCPCS, CDDGP, Pro Velo, ATA, CHO, FOR, Greenpeace, KpOW, PPU, Swissmoves	
Il termine registratore di guida non è definito. La definizione dovrebbe comparire nell'articolo 2. Anche i sistemi di assistenza dovrebbero essere definiti in questo articolo.	CHO
Mancano indicazioni chiare sulla durata di conservazione minima o massima dei dati del registratore di guida.	BS
Sarebbe opportuno che queste informazioni rimanessero accessibili anche dopo aver raggiunto la capacità di archiviazione massima, specialmente in caso di necessità nell'ambito di un'indagine. Una durata di conservazione minima di un anno sembra essere un'opzione adeguata.	VD
La disposizione è formulata fin nei minimi dettagli e rischia di ingenerare malintesi. La struttura dell'articolo non è proprio di facile lettura. Invece di formulare nel capoverso 8 una norma di conflitto con «prevalenza del capoverso 7 su 3 e 4», sarebbe più semplice anticipare il capoverso 7 e dichiarare i capoversi 3 e 4 applicabili a titolo sussidiario; si tralascerebbe così il complicato capoverso 8 e l'intero articolo sarebbe più leggibile.	DTC
Occorre verificare se i registratori di guida siano in grado registrare tutti gli elementi previsti ai capoversi 3, 4 e 5 dell'articolo in esame. In caso contrario, sarebbe opportuno stabilire quali elementi debbano essere considerati assolutamente necessari.	VD
Il capoverso 1 sarebbe da stralciare perché ripete letteralmente l'articolo 25e capoverso 2 nLCStr, senza aggiungere alcuna precisazione.	DTC
Art. 7 cpv. 2: la registrazione dovrebbe avere inizio nel momento in cui il conducente sollecita l'intervento del sistema di automazione e non solo mentre quest'ultimo è attivo. Dovrebbe cioè essere registrata anche la fase di transizione, come del resto indicato in parte all'articolo 23.	Swissmoves
Ingresso cpv 3: dal momento che la semplice memorizzazione di dati non rappresenta di per sé un'attività di profilazione, non è chiaro quale problema possa comportare per i costruttori il divieto di profilazione inteso come «prescrizione tecnica».	DTC
L'articolo 7 OGA dovrebbe precisare che il registratore di guida non può elaborare dati personali sensibili (oltre a non poter svolgere attività di profilazione, espressamente vietata dal cpv. 3). Preme rilevare che, in assenza di specifiche indicazioni in tal senso contenute nella LCStr, il trattamento dei dati personali sensibili sarebbe illegale.	VD
Cpv. 3 lett. a: perché un registratore deve registrare tutti gli eventi di cui agli articoli 23, 27 e 38?	DTC

Art. 7 cpv. 3 lett. b: devono essere registrati esclusivamente l'inizio e la fine di una manovra in casi di emergenza. In realtà, sarebbe opportuno che in simili eventualità fosse registrata l'intera manovra.	Swissmoves
Cpv. 3 lett. b: perché deve registrare solo l'inizio e la fine di una manovra in casi di emergenza?	DTC
Art. 7 cpv. 3 lett. d: il termine «collisioni» non è adeguato, in quanto a poter essere registrato è piuttosto l'impatto legato alla collisione.	VD
Art. 7 cpv. 3 lett. e ed f: la norma stabilisce che debbano essere registrati i malfunzionamenti tecnici rilevanti per la sicurezza. Non riteniamo però ragionevole lasciare che sia il produttore del sistema di automazione a valutare il livello di gravità di un malfunzionamento.	Swissmoves
Le lettere e e f potrebbero essere tranquillamente accorpate.	DTC
L'articolo 7 capoverso 3 lettera j pare essere già contemplato dall'articolo 7 capoverso 3 lettera i.	Swissmoves
È difficile comprendere la successione temporale delle lettere h e j poiché, stando al testo, qualcosa dovrebbe essere memorizzato retroattivamente. Cpv. 4: per evitare problemi con l'ora legale e l'ora solare, gli eventi dovrebbero essere memorizzati sempre con il fuso orario UTC (esempio ISO 8601).	DTC
Art. 7 cpv. 4 lett. c OGA: il termine «marca temporale» dovrebbe essere precisato in riferimento al tempo atomico o al tempo del cesio, così da partire da un concetto di tempo uniforme a livello internazionale.	BS
Cpv. 4: il formato proposto per le indicazioni di tempo non è sufficiente. Utilizzare una marca temporale progressiva.	CHO
Art. 7 cpv. 4 lett. d: l'obbligo di registrazione della posizione del veicolo (coordinate GNSS) dovrebbe valere non solo per i veicoli senza conducente, ma anche per tutti i veicoli a guida automatizzata.	ZH, NW, BL, SG, GR, TG, CCPCS, CDDGP, FOR, KpOW, CHO
Cpv. 5: perché qui compare all'improvviso un numero di identificazione?	CHO
Cpv. 5: nella versione tedesca non è chiara la differenza tra «Ereignis» e «Vorkommnis». Se non sussistono differenze non si dovrebbero utilizzare termini diversi. L'utilizzo misto di terminologia UE e terminologia propria rende la comprensione più difficile.	DTC
Cpv. 6: la formulazione è infelice. Non dovrebbe essere «una» marca temporale, ma «la stessa».	CHO
Si dovrebbe creare la possibilità di registrare nel sistema d'informazione sugli incidenti stradali una nuova categoria definita «manovra d'emergenza nella guida automatizzata». Anche se la manovra d'emergenza non genera un incidente di cui all'articolo 14, i dati contengono comunque informazioni preziose su dove e in che misura la zona di impiego presenta punti deboli o se sia eventualmente necessario apportare modifiche. Una richiesta analoga è presentata per l'articolo 18.	NW
Con l'introduzione della guida automatizzata su tratti autostradali, ai fini di una valutazione generale della sicurezza occorre considerare anche situazioni straordinarie (p. es. operai sulla strada, controlli di polizia, veicoli in panne, veicoli contromano). Per la ricostruzione dell'incidente si deve avere la possibilità di risalire a ulteriori fonti di dati come la registrazione effettuata dalla telecamera frontale appena prima che si sia verificato l'incidente.	PS, Pro Velo, ATA, Greenpeace, PPU
L'articolo 23 non fa menzione della registrazione della richiesta di attivazione del sistema da parte del conducente, quando, in realtà, è proprio quest'ultimo a sollecitarne l'attivazione, con una richiesta che, a seconda dell'ambito di impiego, potrà essere o no accettata.	Swissmoves
Anche il monitoraggio del parcheggio ha bisogno di un registratore di guida, e così gli operatori.	CHO
Art. 38 lett. c: qui non è chiaro chi impartisce le istruzioni e a chi. Se è il sistema di automazione a fornire istruzioni, il responsabile è il costruttore.	CHO
Art. 38: in situazioni d'emergenza, dovrebbe essere possibile registrare le comunicazioni avvenute tramite le diverse interfacce tra gli occupanti e altri utenti e l'operatore.	Swissmoves

Nel rapporto è precisato che le disposizioni si basano sulle normative UNECE e UE, che però non vengono citate, per cui non è possibile capire da quale normativa internazionale derivino le varie disposizioni dell'ordinanza e quale disposizione dell'articolo 25f nLCStr sia con ciò concretizzata.	DTC
<b>Domanda 9: Siete d'accordo che i sistemi di automazione non possano più essere utilizzati in assenza di un sistema di gestione aggiornato e che ciò ne comporti la disattivazione nel caso dei veicoli senza conducente (art. 8)?</b>	
<b>Sostanziale approvazione</b> (risposta affermativa nel questionario o parere equivalente) BE, LU, UR, SZ, NW, GL, ZG, FR, SO, BL, SH, AR, AI, SG, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, PS, UPSA, asa, auto-schweiz, TCS, VFAS, upi, Posta, economiesuisse, FRS, Mobilità pedonale, CI CDS, CDSCS, Routiers, L-drive, Pro Velo, RoadCross, SAAM, SBV, UCS, Suva, SCPCS, ATA, ASA, SPC, AMAG, Greenpeace, LOXO, Mobility, PPU, TPG, Swissmoves	
	TI
La domanda non pare essere coerente con il testo dell'articolo. Essa fa esclusivamente riferimento all'aggiornamento mentre l'articolo menziona anche la validità. Un certificato potrebbe essere aggiornato senza per questo essere valido.	Swissmoves
In sostanza si fa notare che la difficoltà risiede nel fatto che il costruttore non sa nemmeno chi possiede/utilizza il veicolo. In tal caso l'USTRA dovrebbe mettere a disposizione i dati del detentore (analogamente a un richiamo).	DTC
Pare, tuttavia, opportuno stabilire se ci si riferisca a un fermo del veicolo di natura «fisica/elettronica» o «amministrativa» (messa fuori circolazione). Quali sarebbero le conseguenze nel caso in cui il detentore non fosse stato debitamente informato? Che tipo di controllo è previsto per verificare che le informazioni siano state effettivamente trasmesse e ricevute?	VD
Si dovrebbe però garantire che, se il valore dei veicoli dovesse diminuire o i veicoli risultare inutilizzabili a causa della disattivazione di un sistema di automazione, i costruttori o gli importatori dovranno rispondere finanziariamente del danno.	Mobilità pedonale
Per ragioni di sicurezza, dal momento in cui cessa la validità dei certificati richiesti, i sistemi di automazione non possono più essere utilizzati (il che comporta logicamente il fermo dei veicoli senza conducente). L'ordinanza dovrebbe prevedere espressamente l'obbligo per il costruttore di informare i detentori.	TCS
A nostro avviso è importante che questo obbligo spetti al costruttore e non al gestore dei veicoli. La norma rappresenta un rischio notevole e difficilmente valutabile per tutti i clienti di costruttori di veicoli automatizzati. Se i presupposti relativi a uno dei sistemi di gestione menzionati non sono soddisfatti, l'intero parco veicoli resterebbe bloccato per un periodo di tempo indefinito. Dubitiamo del fatto che il passaggio a un altro costruttore possa offrire una soluzione rapida.	Posta
In linea di principio siamo d'accordo sulla necessità di un sistema di gestione. Non siamo però certi che gli standard / le norme indicati siano i più adatti.	mybuxi
Cpv. 1: nella versione tedesca non è chiaro a chi si riferisca «ihnen». Meglio sarebbe adottare la formulazione seguente: «Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem müssen während der gesamten vom Hersteller unterstützten Betriebsdauer...» In tedesco sarebbe quindi meglio la formulazione «Betriebs- und Datensicherheit», dal momento che l'operatività dovrebbe essere menzionata per prima in quanto aspetto più importante. L'articolo 8 capoverso 1 lettera c dovrebbe essere: «allegato 3 parte 2 numero 5».	Posta, SAAM, AMAG
La competenza per l'accertamento di questo stato deve essere disciplinata con chiarezza. La verifica della validità non deve competere ai Cantoni.	BE, AG
Le autorità di immatricolazione cantonali non dispongono delle risorse e delle conoscenze specialistiche a tal fine necessarie. Proponiamo pertanto il trasferimento a un'autorità federale, per esempio al Servizio d'inchiesta svizzero sulla sicurezza (SISI).	LU
Nei commenti si afferma che tali veicoli non possono più essere utilizzati e che i veicoli senza conducente devono essere immobilizzati. Nell'articolo 8 non si parla però di immobilizzazione. Inoltre, non è chiaro se tali veicoli debbano essere immobilizzati in generale dalla polizia o se si intenda semplicemente che tali veicoli non possono più essere utilizzati. O forse economiesuisse vuole semplicemente dire che il veicolo non deve più essere guidato in modalità automatizzata? Il testo dell'ordinanza non corrisponde ai commenti e non si capisce chi è responsabile dell'immobilizzazione. A nostro avviso questo aspetto dovrebbe essere regolamentato nell'OCCS.	NW, BL, SH, SG, TG, NE, CDSCS, UCS, SCPCS

Cpv. 2: la disposizione collega la mancata validità del certificato a un divieto di utilizzo del veicolo senza conducente, ma non dice chi constata tale mancanza di validità e a quali condizioni. La proporzionalità del divieto di utilizzo dipende dalla gravità dei difetti. L'ordinanza e il rapporto non si esprimono in merito.

Posta, SAAM,  
AMAG, Mobility

Anche qui dovrebbe essere: «Betriebs- und Datensicherheit».

Il rapporto precisa che gli esami per la certificazione sono ripetuti periodicamente e che, in caso di violazione degli obblighi, i certificati vengono ritirati, ma non spiega come ciò avvenga e su quale base giuridica.

L'articolo 44 capoverso 1 lettera a nOGA prevede multe per i costruttori che non dispongono di un sistema di gestione certificato. I costruttori sono in genere persone giuridiche (internazionali). Non essendo prevista l'introduzione di una norma penale per le aziende, è di fatto impossibile comminare punizioni per questo reato.

NW, BL, SH,  
SG, CDSCS,  
UCS, SCPCS

#### **Sostanziale respingimento** (risposta negativa nel questionario o parere equivalente)

ZH, OW, BS, GR, ACVS, DTC, CCPCS, CDDGP, FOR, KpOW

Nei commenti si sostiene che tali veicoli non possono più essere utilizzati e che i veicoli senza conducente devono essere immobilizzati. Nell'articolo 8 non si parla però di immobilizzazione. Inoltre, non è chiaro se tali veicoli debbano essere immobilizzati in generale dalla polizia o se si intenda semplicemente che tali veicoli non possono più essere utilizzati. O forse significa solamente che il veicolo non deve più essere guidato in modalità automatizzata? Il testo dell'ordinanza non corrisponde ai commenti e non si capisce chi è responsabile dell'immobilizzazione. A nostro avviso questo aspetto dovrebbe essere regolamentato nell'OCCS.

ZH, OW, BS,  
GR, ACVS,  
CCPCS,  
CDDGP, FOR,  
KpOW

Cpv. 1: nella versione tedesca non è chiaro a chi si riferisca «ihnen». Meglio sarebbe adottare la formulazione seguente: «Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem müssen während der gesamten vom Hersteller unterstützten Betriebsdauer...»

DTC

Cpv. 1 e 2: In tedesco sarebbe quindi meglio la formulazione «Betriebs- und Datensicherheit», dal momento che l'operatività dovrebbe essere menzionata per prima in quanto aspetto più importante.

L'articolo 8 capoverso 1 lettera c dovrebbe essere: «allegato 3 parte 2 numero 5».

Cpv. 2: la disposizione collega la mancata validità del certificato a un divieto di utilizzo del veicolo senza conducente, ma non dice chi constata tale mancanza di validità e a quali condizioni. La proporzionalità del divieto di utilizzo dipende dalla gravità dei difetti. L'ordinanza e il rapporto non si esprimono al riguardo.

Cpv. 2: il rapporto precisa che gli esami per la certificazione sono ripetuti periodicamente e che, in caso di violazione degli obblighi, i certificati vengono ritirati, ma non spiega come ciò avvenga e su quale base giuridica.

Art. 8: è alquanto problematico che il costruttore debba porre fine esso stesso alla durata di funzionamento. Di principio il costruttore deve indennizzare i detentori qualora perdesse la certificazione e il veicolo non possa più funzionare.

CHO

In ultima analisi manca nell'articolo 8 capoverso 2 una disposizione penale per il caso in cui il costruttore non dovesse fornire questa informazione al detentore. Cfr. al riguardo anche l'articolo 44.

BS

L'articolo 44 capoverso 1 lettera a nOGA punisce questo comportamento. Tuttavia, i costruttori sono in genere persone giuridiche (internazionali). Non essendo prevista l'introduzione di una norma penale per le aziende analogamente alla LMD, di fatto è a nostro avviso impossibile comminare punizioni per questo reato.

OW, BS, GR,  
CCPCS,  
CDDGP,  
ACVS, FOR,  
KpOW

#### **Domanda 10: Siete d'accordo con le disposizioni relative alla consegna delle istruzioni d'uso e all'obbligo d'informazione in merito al registratore di guida (art. 9)?**

##### **Sostanziale approvazione** (risposta affermativa nel questionario o parere equivalente)

ZH, BE, SZ, OW, NW, GL, FR, BL, SH, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, NE, ACVS, TCS, upi, Posta, Mobilità pedonale, CI CDS, CCPCS, CDDGP, CDSCS, Pro Velo, SAAM, SBV, UCS, Suva, SCPCS, Swissdrive, ATA, SPC, AMAG, FOR, Greenpeace, KpOW, LOXO, Mobility, mybuxi, PPU, Swissmoves, TPG, VBZ

Per le persone con categorie conformi al diritto previgente che desiderano guidare tali veicoli utilizzando i sistemi di assistenza dovrebbero eventualmente scattare nuovi o ulteriori obblighi d'esame. Qui non è sufficiente affidarsi esclusivamente alle istruzioni dei costruttori. Non sappiamo se sia corretto, ma è senza dubbio rischioso rinunciare temporaneamente a una formazione di base e continua speciale per i conducenti di veicoli a guida automatizzata al fine di favorire una rapida introduzione sul mercato.

BL

La guida sicura di un veicolo a guida automatizzata presuppone che le istruzioni d'uso siano state lette, i contenuti compresi e le esercitazioni pratiche svolte. Il progetto di ricerca SIKO 4.0 finanziato dall'USTRA giunge chiaramente alla conclusione che è necessario garantire la trasposizione nella pratica.	Swissdrive
Ci si potrebbe chiedere se non sia giusto che, al momento dell'acquisto di un veicolo a guida automatizzata, venga effettuata un'introduzione pratica e che questa debba essere comprovata.	LB
In linea di principio un sistema è ben progettato quando non si ha bisogno delle istruzioni d'uso.	mybuxi
I dettagli per l'esame pratico di conducente devono essere regolamentati.	BL, BE
La consegna di un veicolo a guida automatizzata in occasione dell'esame periodico del veicolo deve essere regolamentata in maniera efficiente. I veicoli dispongono di una modalità d'esame?	BE
In merito alla consegna delle istruzioni d'uso, a nostro avviso manca l'indicazione secondo cui tali istruzioni debbano essere almeno nella lingua nazionale del detentore del veicolo e debbano sempre essere a portata di mano.	KpOW
Le istruzioni d'uso dovrebbero essere redatte in linguaggio piuttosto semplice e sintetico.	SPC
Si pone quindi un problema di monitoraggio giudiziario. Dovrebbe infatti essere richiesto che le firme delle parti figurino sul documento.	FR
Siamo d'accordo, ma dubitiamo dell'efficace attuazione di questa regolamentazione.	Mobilità pedonale, SBV, UCS
Cpv. 1: il termine «terzi» non è chiaro e forse troppo circoscritto. Meglio piuttosto: «Chiunque affidi a un'altra persona...»	Posta, SAAM, AMAG, VBZ
Cpv. 2: questo capoverso parte evidentemente dal presupposto che il veicolo non viene «affidato» all'operatore o alla persona che lo comanda manualmente secondo il capoverso 1, perché altrimenti sarebbe privo di oggetto. I due capoversi non sembrano essere adeguatamente coordinati e dovrebbero essere formulati in modo più chiaro.	
<b>Sostanziale respingimento</b> (risposta negativa nel questionario o parere equivalente)	
LU, UR, ZG, SO, BS, AR, VS, GE, JU, PS, UPSA, asa, auto-schweiz, DTC, economiesuisse, FRS, Routiers, L-drive, RoadCross, Swissdrive, VFAS, ASA, CHO	
Queste disposizioni sono insufficienti. Inoltre, le formazioni obbligatorie non possono essere facoltative.	PS
Si deve prevedere non solo l'obbligo di consegna, ma anche l'obbligo di fare riferimento ai contenuti rilevanti delle istruzioni (in genere visibili in formato digitale nel veicolo)	AR
L'ordinanza dovrebbe inoltre prevedere anche l'obbligo di fare riferimento nel veicolo stesso al sistema di automazione o alle istruzioni d'uso (p. es. avvertenza elettronica all'avvio del veicolo con la necessaria conferma di presa visione).	ZG
L-drive chiede di integrare l'articolo 9 capoverso 1 OGA nel modo seguente: «Chiunque affidi a terzi un veicolo a guida automatizzata, deve informarli della presenza del sistema di automazione e della funzione di registrazione del registratore di guida nonché <u>fornire loro un'istruzione corrispondente basata sulle istruzioni d'uso del costruttore</u> ». Chiediamo inoltre che, fino a quando non esiste una normazione, sia adottata anche qui una procedura di consegna in base a quanto definito nell'articolo 21 OGA.	L-drive, RoadCross
In particolare nel caso di un veicolo senza conducente, la semplice consegna delle istruzioni d'uso non è sufficiente.	Routiers
Devono essere previsti ulteriori requisiti sulle istruzioni.	CHO
La normativa è poco praticabile (lingue straniere, disponibilità ecc.).	LU, UR, ASA
L'obbligo fondamentale di informazione – sull'esistenza dei sistemi e la registrazione dei dati – è comunque considerato ragionevole.	SVV
L'obbligo di fornire informazioni è sufficiente nei capoversi 1 e 2.	economiesuisse, VFAS

L'obbligo di fornire informazioni relativamente alle istruzioni è apprezzabile / opportuno.	VS, GE, JU, SO, asa
A nostro avviso si tratta di obblighi minimi. Riteniamo che sia necessario verificare in maniera approfondita se il semplice obbligo di fornire informazioni sia sufficiente per garantire la sicurezza della circolazione.	SO
Proponiamo di precisare il titolo dell'articolo 9 come segue: «Messa a disposizione delle istruzioni d'uso». Nella maggior parte dei casi non si tratta di atti cartacei, ma di documenti elettronici o applicazioni.	LU
Manca l'indicazione secondo cui le istruzioni d'uso debbano essere almeno nella lingua nazionale del detentore del veicolo e debbano sempre essere a portata di mano.	LU
Ci si chiede come sia possibile controllare ed eventualmente sanzionare la mancata osservanza dell'obbligo di consultare le istruzioni d'uso.	BS
In generale il rispetto dell'obbligo di fornire informazioni ci sembra generalmente difficile sia nell'attuazione pratica che nel controllo. A questo proposito bisogna dire anche che la mancata osservanza dell'obbligo di fornire informazioni può comportare una multa di cui all'articolo 44 capoverso 1 lettera c OGA, il che secondo noi è sproporzionato, tanto più che è difficile provare l'avvenuta informazione e tale prova non è nemmeno prevista. Proponiamo di stralciare l'obbligo di informare e di prevedere solamente l'obbligo di messa a disposizione delle istruzioni d'uso.	UPSA
L'obbligo di informare richiede da una parte la formazione di esperti, che dovrebbe avvenire in maniera coordinata tra officine, importatori e autorità. Dall'altra tale obbligo, se non regolarmente adempiuto, può comportare una pena pecuniaria. È tuttavia difficile provare giuridicamente che il conducente ha recepito correttamente le informazioni.	FRS
La designazione di operatore compare per la prima volta senza essere preceduta dalla definizione della responsabilità e dell'attività.	Routiers
Cpv. 1: il termine «terzi» non è chiaro e forse troppo circoscritto. Meglio piuttosto: «Chiunque affidi a un'altra persona...».	economiesuisse, VFAS, DTC, auto-schweiz
Cpv. 2: questo capoverso parte evidentemente dal presupposto che il veicolo non viene «affidato» all'operatore o alla persona che lo comanda manualmente secondo il capoverso 1, perché altrimenti sarebbe privo di oggetto. I due capoversi non sembrano essere adeguatamente coordinati e dovrebbero essere formulati in modo più chiaro.	DTC
<b>Domanda 11: Siete d'accordo con le disposizioni relative all'osservanza delle istruzioni d'uso (art. 10)?</b>	
<b>Sostanziale approvazione</b> (risposta affermativa nel questionario o parere equivalente)	
ZH, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SH, AR, AI, SG, GR, TI, VD, VS, NE, GE, JU, ACVS, asa, auto-schweiz, TCS, upi, Posta, FRS, Mobilità pedonale, CI CDS, CCPCS, CDDGP, CDSCS, SAAM, SBV, UCS, Suva, SCPCS, Swissdrive, SPC, AMAG, FOR, KpOW, KpOW, LOXO, Mobility, mybuxi, TPG, VBZ	
Non sappiamo se sia corretto, ma senza dubbio è rischioso rinunciare temporaneamente a una formazione di base e continua speciale per i conducenti di veicoli a guida automatizzata al fine di favorire una rapida introduzione sul mercato. Se sia sufficiente esigere solamente che le persone che intendono attivare il sistema di automazione conoscano le istruzioni d'uso e abbiano dimestichezza con le funzionalità e le condizioni di utilizzo del sistema di automazione è tutto da vedere.	ZH, NW, SH, ACVS, CDSCS, UCS, SCPCS, FOR, KpOW
Questa evoluzione dovrebbe essere osservata attraverso un monitoraggio, almeno per gli operatori. Nell'ottica della sicurezza della circolazione sarebbe opportuno valutare obblighi ulteriori.	
Si può ipotizzare che ciò richieda una conferma attiva. I requisiti relativi al comportamento devono essere inseriti nell'OGA.	ZH, OW, NW, SH, ZG, AR, AI, TI <sup>4</sup> , VS, GE, JU, ACVS, CDSCS, UCS, SCPCS, FOR, KpOW, asa
Sorgono dubbi su come questa regolamentazione possa essere attuata in maniera efficace.	SG, Mobilità pedonale, SBV, FRS, mybuxi

<sup>4</sup> Spostato dalla domanda 12.

Per i controllori potrebbe essere più semplice se, per esempio, un veicolo abilitasse il sistema di automazione solo dopo la conclusione di una navigazione obbligatoria nel menu sulle istruzioni d'uso.	SG
Si pone quindi un problema di monitoraggio giudiziario. Dovrebbe infatti essere richiesto che le firme delle parti figurino sul documento.	FR
Proponiamo di completare la disposizione con l'aggiunta di un esame.	FRS
Le responsabilità restano poco chiare. Manca inoltre un riferimento alla pratica. Secondo SIKO 4.0, la trasposizione nella pratica e lo sviluppo di routine sono di importanza centrale.	Swissdrive
Nel testo si dovrebbe precisare la cerchia di destinatari, senza necessariamente stilare un elenco esaustivo. Nel rapporto si dovrebbe quindi illustrare, in base alla catena di fornitura «costruttore, importatore, venditore...» ecc., cosa il legislatore consideri necessario e cosa voglia invece lasciare alla regolamentazione dei partner commerciali interessati secondo il diritto privato. È un po' complicato suddividere un fatto correlato in due disposizioni, ossia l'articolo 9 («consegna») e l'articolo 10 («osservanza»).	Posta, SAAM, AMAG, VBZ
Cpv. 1: la formulazione «persone coinvolte nel funzionamento» è troppo estesa, dal momento che anche i passeggeri sono coinvolti nel funzionamento del trasporto.	
Cpv. 1: il termine «osservare» si presta a un'interpretazione estesa; risulta difficile attuare e controllare tali requisiti. I requisiti relativi al comportamento dovrebbero essere concretamente inseriti nell'OGA (ev. nell'ONC).	ZG
Cpv. 2: non è chiaro cosa si intenda esattamente con «conoscere» e come si possa eventualmente verificare tale conoscenza.	Swissdrive
<b>Sostanziale respingimento</b> (risposta negativa nel questionario o parere equivalente)	
BE, LU, UR, SO, BS, AG, TG, PS, UPSA, DTC, economiesuisse, Routiers, L-drive, Pro Velo, RoadCross, Swissdrive, VFAS, ATA, ASA, CHO, Greenpeace, PPU, Swissmoves	
Queste disposizioni sono insufficienti. Inoltre, le formazioni obbligatorie non possono essere facoltative.	PS
L'applicazione sicura dei sistemi di automazione del livello 3 presuppone che i conducenti siano informati e istruiti con precisione. Per le varie situazioni di traffico deve essere chiaro quali compiti di guida possano essere delegati al veicolo e quale sia la responsabilità che debba invece continuare a essere assunta dal conducente.	Pro Velo, ATA, Greenpeace, PPU
<u>Proposta di modifica:</u> «Art. 10 Osservanza delle istruzioni d'uso <u>e obbligo di istruzione</u> 1 Le persone coinvolte nel funzionamento di un veicolo a guida automatizzata devono osservare le indicazioni e avvertenze di sicurezza del costruttore pertinenti contenute nelle istruzioni d'uso. <u>Sono assoggettate all'obbligo di istruzione</u> ».	Pro Velo, ATA, RoadCross, L-drive, Greenpeace, PPU
Le persone interessate devono essere formate per questi veicoli. Non è sufficiente sfogliare le istruzioni d'uso in caso di emergenza.	Routiers
Affidarsi esclusivamente a un'istruzione tenuta dai costruttori non è sufficiente.	BE, AG, BS, TG
Questa normativa dovrebbe essere più ampia e prevedere almeno un'istruzione completa, eventualmente con attestato. Nel caso ideale è persino necessario un nuovo/ulteriore esame, anche per persone in possesso di categorie secondo il diritto previgente e che vogliono circolare con veicoli a guida automatizzata.	BE
Per le persone con categorie conformi al diritto previgente che desiderano guidare tali veicoli utilizzando i sistemi di assistenza dovrebbero eventualmente scattare nuovi o ulteriori obblighi d'esame.	BS, TG
Se sia sufficiente esigere solamente che le persone che intendono attivare il sistema di automazione conoscano le istruzioni d'uso e abbiano dimestichezza con le funzionalità e le condizioni di utilizzo del sistema di automazione è tutto da vedere.	BS, SO, TG
La normativa è poco praticabile (lingue straniere, disponibilità ecc.).	UR
Non è chiaro come si possa garantire la conoscenza di sistemi di automazione e se possa essere inflitta una multa in caso di mancata consultazione delle istruzioni. Effettuare un controllo in tal senso ci sembra praticamente impossibile. Oltre alla prevista integrazione del contenuto nell'esame di conducente, l'UPSA propone la creazione di un esame successivo.	UPSA

Sarebbe opportuno integrare nell'ordinanza sulle norme della circolazione stradale (ONC) una nota generale sul comportamento e prevedere l'obbligo di segnalare al conducente che è obbligatorio rispettare le istruzioni e le avvertenze di sicurezza del costruttore del veicolo.	LU, SO
All'avvio del sistema potrebbe essere visualizzata un'indicazione sul comportamento, che il conducente dovrà confermare manualmente.	LU
Diamo per scontato che, all'attivazione del sistema, l'osservanza delle istruzioni debba essere confermata attivamente.	SO, TG
I dettagli per l'esame pratico di conducente devono essere regolamentati.	BE, BS
Nel caso in cui, in una situazione di emergenza, il mancato rispetto delle istruzioni del costruttore potesse avere un esito meno infausto di quello eventualmente prodotto dalla loro osservanza, l'operatore o la persona che guida manualmente il veicolo non dovrebbero in alcun modo essere tenuti al rispetto delle stesse.	Swissmoves
La responsabilità per l'osservanza delle istruzioni d'uso deve restare al conducente (art. 31 LCStr).	UPSA
Le istruzioni per un'auto saranno sicuramente più corpose delle 99 pagine di un'iPhone, e questo rende la cosa impraticabile.	CHO
È un po' complicato suddividere un fatto correlato in due disposizioni, ossia l'articolo 9 («consegna») e l'articolo 10 («osservanza»).	DTC
Trattandosi di una disposizione generale, nel testo si dovrebbe precisare la cerchia di destinatari, senza necessariamente stilare un elenco esaustivo. Nel rapporto si dovrebbe quindi illustrare, in base alla catena di fornitura «costruttore, importatore, venditore...» ecc., cosa il legislatore consideri necessario e cosa voglia invece lasciare alla regolamentazione dei partner commerciali interessati secondo il diritto privato.	
Cpv. 1: la formulazione «persone coinvolte nel funzionamento» è troppo estesa, dal momento che anche i passeggeri sono coinvolti nel funzionamento del trasporto.	
Il verbo «conoscere» utilizzato nel capoverso 2 è estremamente vago e richiede di essere interpretato.	SO
<b>Domanda 12: Siete d'accordo che i sistemi di automazione e i veicoli a guida automatizzata siano generalmente soggetti all'obbligo di omologazione (approvazione del tipo, art. 11)?</b>	
<b>Sostanziale approvazione</b> (risposta affermativa nel questionario o parere equivalente)	
ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, PS, ACVS, UPSA, asa, auto-schweiz, TCS, VFAS, upi, economiesuisse, FRS, Mobilità pedonale, CI CDS, CCPCS, CDDGP, CDSCS, Routiers, SBV, UCS, SCPCS, ASA, SPC, AMAG, FOR, KpOW, LOXO, CHO	
Per le autorità di immatricolazione e per la polizia l'accesso alle approvazioni del tipo o alle approvazioni generali deve essere garantito con una semplice procedura di richiamo.	BE, ZH, LU, OW, NW, BL, SH, SG, GR, TG, ZG, SO, AR, AI, VS, AG, NE, GE, JU, asa, ACVS, CCPCS, CDDGP, CDSCS, UCS, SCPCS, FOR, KpOW
Possiamo vivere tranquillamente con il principio dell'approvazione del tipo richiesta nell'articolo 11, perché è lecito supporre che in tempi medi questi veicoli compariranno sul mercato europeo.	AMAG
Per ulteriori richieste o documentazioni tecniche si potrebbe per esempio prevedere uno SPOC presso l'USTRA come contatto con i costruttori.	SG
È necessario che anche l'USTRA potenzi le proprie competenze e valuti i veicoli in questione.	Routiers
Nel caso dei veicoli IVI il sistema di automazione deve essere dichiarato nella scheda tecnica elettronica.	AG
Questo principio dovrebbe valere per tutti i veicoli a motore (anche le e-bike).	Mobilità pedonale, SBV
Occorrerebbe assicurarsi che i veicoli provenienti da Stati terzi non siano svantaggiati.	economiesuisse, VFAS

Oltre all'accordo del 1958, si dovrebbe tenere conto anche delle omologazioni parziali dei sistemi di automazione secondo l'accordo del 1998.

Chiediamo inoltre al Consiglio federale di avviare i passi necessari affinché la Svizzera, in qualità di Paese ospite del «World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations», possa aderire all'accordo del 1998.

Questa disposizione contiene in ultima analisi un divieto di fondo delle omologazioni individuali svizzere nell'ambito della guida automatizzata e comporta quindi un pregiudizio per la Svizzera come sito industriale e piazza economica. È spiacevole perché l'omologazione UE per i veicoli automatizzati è per il momento limitata a un numero relativamente basso di tipi di veicoli e non include veicoli speciali di interesse specifico per la Svizzera. Si dovrebbe mantenere la possibilità di effettuare immatricolazioni individuali in Svizzera (p. es. per le piccole serie), in modo da attuare per esempio il telecontrollo su un numero elevato di veicoli. Il regolamento UE 2018/858 consente (anche per le categorie M e N) omologazioni individuali nazionali ed europee.

Posta, SAAM,  
Mobility, AMAG

In linea di principio si dovrebbe tuttavia tenere presente che, nell'ambito di un'esenzione dall'obbligo di approvazione del tipo, sussiste il pericolo di avere ancora normative cantonali diverse.

AMAG

La disposizione potestativa di cui all'articolo 45 capoverso 1 OGA per «singoli casi specifici» non meglio definiti non consente di compensare o legittimare il divieto di omologazioni individuali svizzere, dal momento che il diritto giuridico all'esonero dall'obbligo di approvazione del tipo (art. 4 OATV) viene sostituito da una decisione discrezionale delle autorità, che tra l'altro dipende dall'adempimento di «requisiti alternativi» non ben definiti.

SAAM

**Sostanziale respingimento** (risposta negativa nel questionario o parere equivalente)

BS, PLR, DTC, mybuxi, Swissmoves, TPG,

Per le autorità di immatricolazione e per la polizia l'accesso alle approvazioni del tipo o alle approvazioni generali deve essere garantito con una semplice procedura di richiamo.

BS

L'articolo 11 OGA comporta in ultima analisi un divieto delle autorizzazioni individuali svizzere nell'ambito della guida automatizzata e comporta quindi un pregiudizio per la Svizzera come sito industriale e piazza economica. Il diritto europeo ammette omologazioni individuali nazionali ed europee. Secondo il parere del PLR, si dovrebbe mantenere la possibilità di effettuare immatricolazioni individuali in Svizzera.

PLR

Questa disposizione contiene in ultima analisi un divieto di fondo delle omologazioni individuali svizzere nell'ambito della guida automatizzata e comporta quindi un pregiudizio per la Svizzera come sito industriale e piazza economica. È spiacevole perché l'omologazione UE per i veicoli automatizzati è per il momento limitata a un numero relativamente basso di tipi di veicoli e non include veicoli speciali di interesse specifico per la Svizzera. Si dovrebbe mantenere la possibilità di effettuare immatricolazioni individuali in Svizzera (p. es. per le piccole serie), in modo da attuare per esempio il telecontrollo su un numero elevato di veicoli. Il regolamento UE 2018/858 consente (anche per le categorie M e N) omologazioni individuali nazionali ed europee.

DTC, TPG,  
Swissmoves

L'approvazione del tipo è dispendiosa e costituisce un ostacolo allo sviluppo. Proponiamo una procedura che ottimizzi la capacità innovativa della Svizzera nella guida automatizzata. In questo contesto si dovrebbe concedere maggiore libertà al DATEC/all'USTRA.

mybuxi

La disposizione potestativa di cui all'articolo 45 capoverso 1 OGA per «singoli casi specifici» non meglio definiti non consente di compensare o legittimare il divieto di omologazioni individuali svizzere, dal momento che il diritto giuridico all'esonero dall'obbligo di approvazione del tipo (art. 4 OATV) viene sostituito da una decisione discrezionale delle autorità, che tra l'altro dipende dall'adempimento di «requisiti alternativi» non ben definiti.

DTC, TPG

**Domanda 13: Siete d'accordo con le disposizioni relative al rilascio dell'omologazione (art. 12)?**

**Sostanziale approvazione** (risposta affermativa nel questionario o parere equivalente)

ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, PS, ACVS, asa, TCS, upi, Posta, FRS, CI CDS, CCPCS, CDDGP, CDSCS, Routiers, SAAM, UCS, SCPCS, ASA, SPC, AMAG, FOR, KpOW, Mobility, LOXO, CHO

Poiché le disposizioni si basano intenzionalmente sulle norme UE/UNECE, questo è un presupposto imprescindibile.

SVV

Let. a: come si nota, il regolamento 2018/858 non utilizza il termine «veicolo senza conducente». Sarebbe pertanto opportuno spiegare nel rapporto a cosa si riferisca concretamente questo

Posta, SAAM,  
AMAG

rimando, anche alla luce del campo di applicazione ridotto del regolamento in merito ai tipi di veicolo. Lo stesso dicasi per l'espressione «veicolo con richiesta di ripresa del controllo».

Let. b: qui si dovrebbe spiegare nel rapporto, in maniera più trasparente, se e in che misura questo consenta alla Svizzera di rilasciare approvazioni del tipo proprie o approvazioni individuali.

**Sostanziale respingimento** (risposta negativa nel questionario o parere equivalente)

UPSA, auto-schweiz, VFAS, Posta, DTC, economiesuisse, Mobilità pedonale, SAAM, SBV, mybuxi, Swissmoves, TPG

Le approvazioni del tipo devono inoltre assicurare che sia soddisfatto l'ambito di impiego previsto di cui all'articolo 4. In questo caso si applicano le ordinanze svizzere. Ciò è in contraddizione con l'articolo 12, dove si fa riferimento solo a norme internazionali. Inoltre, l'articolo 4 capoverso 4 presenta requisiti che non devono essere obbligatoriamente sanciti in norme internazionali.

Mobilità pedonale, SBV

Occorrerebbe assicurarsi che i veicoli provenienti da Stati terzi non siano svantaggiati.

Oltre all'accordo del 1958, si dovrebbe tenere conto anche delle omologazioni parziali dei sistemi di automazione secondo l'accordo del 1998.

VFAS, economiesuisse

Chiediamo inoltre al Consiglio federale di avviare i passi necessari affinché la Svizzera, in qualità di Paese ospite del «World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations», possa aderire all'accordo del 1998.

Considerato che non fa parte dell'UE, in ambiti innovativi come la guida automatizzata la Svizzera non dovrebbe puntare sulle normative spesso prudenziali dell'UE, bensì sulle norme vigenti in regioni che in questo settore sono più all'avanguardia.

mybuxi

Let. a: la versione in lingua tedesca fa riferimento allo SEE, mentre nella versione in lingua francese si parla di CEE.

TPG

Let. a: come si nota, il regolamento 2018/858 non utilizza il termine «veicolo senza conducente». Sarebbe pertanto opportuno spiegare nel rapporto a cosa si riferisca concretamente questo rimando, Lo stesso dicasi per l'espressione «veicolo con richiesta di ripresa del controllo».

DTC

Let. b: qui si dovrebbe spiegare nel rapporto, in maniera più trasparente, se e in che misura questo consenta alla Svizzera di rilasciare approvazioni del tipo proprie o approvazioni individuali.

DTC, auto-schweiz, TPG

Dovrebbe restare aperta la possibilità di rilasciare anche approvazioni nazionali, individuali o del tipo, per poter sostenere future innovazioni svizzere nel campo della guida automatizzata.

UPSA, TPG

Le disposizioni svizzere dovrebbero consentire il rilascio di approvazioni senza rimandare ad altre leggi internazionali (ad es. costruttori svizzeri). V. anche le osservazioni relative all'articolo 11.

Swissmoves

**Domanda 14: Siete d'accordo con le disposizioni relative all'esame della conformità per mantenere la sicurezza stradale e operativa dopo l'immatricolazione (art. 13)?****Sostanziale approvazione** (risposta affermativa nel questionario o parere equivalente)

ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VS, NE, GE, JU, ACVS, asa, TCS, upi, Posta, FRS, Mobilità pedonale, CI CDS, CCPCS, CDDGP, CDSCS, L-drive, Pro Velo, SAAM, SBV, UCS, Suva, SCPCS, ASA, Swissdrive, ATA, SPC, AMAG, FOR, Greenpeace, KpOW, mybuxi, PPU, TPG

Nel caso di incidenti gravi correlati alla guida automatizzata l'USTRA deve svolgere un'inchiesta tecnica analogamente al traffico aereo (SISI). GL

La domanda è se questa prescrizione avrà ancora validità al momento dell'introduzione dei veicoli senza conducente o se non sarà già superata. In ogni caso è prioritario e importante che tutti i servizi coinvolti siano pienamente informati. L-drive

Detentore e conducente devono essere a conoscenza dei dati che vengono consegnati caso per caso. L'obbligo di segnalare gli eventi critici per la sicurezza potrebbe essere rivolto anche ai costruttori, al fine di riuscire possibilmente a registrare tutti gli incidenti. I costruttori dispongono delle informazioni necessarie e potrebbero essere obbligati. Si potrebbe ipotizzare una consegna dei dati periodica (mensile) vincolante. Swissdrive

Cpv. 1 e 2: qui si dovrebbe spiegare nel rapporto quali di questi articoli sono necessari oltre all'articolo 26 e seguenti OATV e al recepimento autonomo del regolamento di esecuzione 2022/1426. Il rimando all'allegato III punto 2.3 presente nel rapporto non è chiaro, dal momento che questi numeri sono presenti in più punti e il lettore medio avrà difficoltà a comprendere a quale si faccia riferimento esattamente. Posta, SAAM, AMAG

Cpv. 3: perché interessa solo la sicurezza stradale e operativa dei veicoli senza conducente e non di tutti i veicoli a guida autonoma? I dati devono essere riferiti al veicolo o si intendono anche informazioni riferite a persone?

Cpv. 4a: la formulazione «può chiedere» non è particolarmente utile se non si prevede anche un obbligo di conservazione (limitato nel tempo).

Cpv. 4b: l'accesso ai dati di addestramento e agli algoritmi in questa forma generica sarà difficile da imporre ai costruttori esteri, in particolare perché non è previsto alcun riferimento alla valutazione della conformità. Inoltre, i dati di addestramento sono in genere modificati e migliorati correntemente. Una presa visione degli algoritmi potrebbe violare il diritto della proprietà intellettuale dei costruttori e sarebbe necessario spiegare nel rapporto la base di diritto formale che giustifica un intervento statale. La disposizione non precisa cosa l'USTRA farà di questi dati (scopo?) e non si pronuncia in merito alla proporzionalità di tale intervento.

Cpv. 5: a spese di chi avviene il ricorso a terzi? Questo aspetto dovrebbe essere chiarito nel rapporto, insieme all'indicazione della base giuridica.

**Sostanziale respingimento** (risposta negativa nel questionario o parere equivalente)

VD, PS, UPSA, auto-schweiz, VFAS, DTC, economiesuisse, Routiers, CHO, LOXO, Mobility, Swissmoves

[nuovo] <sup>6</sup> Crea e gestisce una base di dati nazionale vincolante per i sistemi di navigazione dei sistemi di automazione. PS

La motivazione non dovrebbe essere limitata esclusivamente alla sicurezza, ma includere anche i problemi di viabilità e intralcio per altri utenti. Routiers

Non è dato sapere se i dati cui è fatto riferimento ai capoversi 2, 3 e 4 siano dati personali o no. Qualora le comunicazioni di cui all'articolo 13 OGA contenessero dati personali sensibili, il fondamento legale di tale trattamento potrebbe, a nostro avviso, non essere sufficiente. Cosa comporta inoltre il controllo a campione cui si fa riferimento al capoverso 2? VD

L'eventuale perdita di validità di un'omologazione generale UE avrebbe conseguenze anche sui veicoli circolanti in Svizzera. Considerato il MRA, l'articolo 13 è obsoleto. VFAS, economiesuisse

Art. 13 cpv. 1: siamo favorevoli, ma nella pratica, è il caso ad esempio del nuovo sistema ISA, la lettura di taluni segnali potrebbe essere problematica, secondo quanto si apprende dall'edizione del 13 gennaio 2022 della trasmissione «La Matinale» di RTS. La risposta fornita dall'USTRA è la seguente: al momento, non è prevista alcuna attività di ottimizzazione del posizionamento della segnaletica. L'Ufficio federale delle strade (USTRA) fa affidamento in modo particolare sui progressi tecnici nel riconoscimento della segnaletica che saranno realizzati dai costruttori. L'USTRA è consapevole del fatto che, stando all'articolo in esame, l'Ufficio non potrà «fare affidamento sui progressi tecnici», ma dovrà invece impegnarsi a coordinare l'adozione di opportune misure quando simili malfunzionamenti dovessero verificarsi? Swissmoves

Cpv. 1 e 2: qui si dovrebbe spiegare nel rapporto in che misura questi articoli sono necessari oltre all'articolo 26 e seguenti OATV e oltre al recepimento autonomo del regolamento di esecuzione 2022/1426.	DTC
Cpv. 1 e 2: il rimando all'allegato III punto 2.3 presente nel rapporto non è chiaro, dal momento che questi numeri sono presenti in più punti e il lettore medio avrà difficoltà a comprendere a quali si faccia riferimento esattamente. Potrebbe essere inteso anche quello della parte 5.	
Art. 13 cpv. 2: l'elaborazione dei dati relativi agli incidenti non dovrebbe essere riservata in via esclusiva all'USTRA. Gli addetti alla sicurezza (SiBe), così come altri soggetti certificati (BSM-EUM) dovrebbero poter aver accesso a tali dati. Come indicato più avanti (art. 18).	Swissmoves
Cpv. 3: perché interessa solo la sicurezza stradale e operativa dei veicoli senza conducente e non di tutti i veicoli a guida autonoma?	economiesuisse, auto-schweiz, VFAS, DTC
Nell'articolo 13 capoverso 3 OGA si deve precisare che si deve trattare anche di dati ai quali hanno accesso i detentori dei veicoli. Per quanto concerne altri dati, per esempio quelli disponibili solo al costruttore, quest'ultimo deve essere tenuto per legge a consegnarli.	economiesuisse, auto-schweiz, VFAS, UPSA, DTC
Art. 13 cpv. 3 e. 4: dovrebbe essere consentita anche la delega delle competenze (ad es. agli uffici della circolazione stradale).	Swissmoves
Art. 13 cpv. 3 e. 4: dovrebbe essere consentita anche la delega delle competenze (ad es. agli uffici della circolazione stradale).	
Cpv. 4a: la formulazione «può chiedere» non è particolarmente utile se non si prevede anche un obbligo di conservazione (limitato nel tempo).	DTC
Cpv. 4b: l'accesso ai dati di addestramento e agli algoritmi in questa forma generica sarà difficile da imporre ai costruttori esteri, in particolare perché non è previsto alcun riferimento alla valutazione della conformità. Inoltre, i dati di addestramento sono in genere modificati e migliorati correntemente. Una presa visione degli algoritmi potrebbe violare il diritto della proprietà intellettuale dei costruttori; inoltre, la base di diritto formale per un intervento statale non è spiegata. La disposizione non precisa cosa l'USTRA farà di questi dati (scopo?) e non si pronuncia in merito alla proporzionalità di tale intervento.	DTC, Mobility
Cpv. 4b: questa disposizione potrebbe tendenzialmente rendere la Svizzera un Paese poco attraente per i costruttori di veicoli.	DTC, LOXO
Si aggiunga poi che non è fatto alcun riferimento alla durata di archiviazione dei dati e che, considerata la mole colossale di informazioni che dovranno essere conservate, le realtà finanziarie più piccole si troveranno a far fronte a costi insostenibili.	LOXO
Cpv. 5: a spese di chi avviene il ricorso a terzi? Questo aspetto dovrebbe essere chiarito nel rapporto, insieme all'indicazione della base giuridica.	DTC, Mobility
Art. 13 cpv. 5: gli organi di controllo attuali devono occuparsi della verifica dei sistemi di assistenza alla guida e non dispongono né delle dotazioni, né delle competenze necessarie. Gli organi di controllo sono poco preparati e non dispongono delle competenze necessarie alla verifica di sistemi che presentano un livello di complessità significativamente superiore come quelli in esame. Per l'effettuazione di esami periodici o straordinari, i centri di controllo dovrebbero quindi dotarsi di infrastrutture e competenze adeguate o poter fare ricorso a un impianto di controllo definito dall'USTRA. Proponiamo l'istituzione di un centro di competenza nazionale affinché sia possibile in Svizzera procedere a omologazioni individuali e a esami periodici dei veicoli automatizzati.	Swissmoves
I costruttori devono fornire preventivamente i dati necessari per il controllo, sempre che non raggiungano il livello di autonomia 5. Non è chiaro in che modo l'USTRA conseguirà una competenza sufficiente in questo ambito. Eventualmente si deve già prevedere anche la consegna a un servizio europeo che disponga delle competenze tecniche necessarie.	CHO
<b>Domanda 15: Siete d'accordo con gli obblighi di segnalazione per mantenere la sicurezza stradale e operativa dopo l'immatricolazione (art. 14)?</b>	
<b>Sostanziale approvazione</b> (risposta affermativa nel questionario o parere equivalente)	
BE, UR, SZ, OW, NW, GL, FR, SH, AR, AI, SG, TI, VS, GE, JU, UPSA, asa, TCS, upi, Posta, FRS, Mobilità pedonale, CI CDS, Routiers, L-drive, SAAM, Suva, SPC, AMAG, LOXO, TPG, Mobility, mybuxi, Swissmoves, VBZ	
Questa disposizione riguarda esclusivamente i veicoli senza conducente e, dal punto di vista sistematico, non è collocata nel capitolo pertinente.	Posta, SAAM, TCS, AMAG
Occorre chiarire la definizione di segnalazione e la relativa portata; inoltre, la segnalazione deve avvenire tramite un'applicazione federale.	BE

Dubitiamo che la segnalazione effettuata di responsabilità propria funzioni. Nel caso di incidenti con il coinvolgimento di veicoli a guida automatizzata, la segnalazione alla polizia deve essere obbligatoria.	UR, OW, NW, SH, AR, AI, TI, VS, GE, <b>asa</b>
In questo punto va inserita la nota secondo cui l'articolo 51 capoverso 2 LCStr continua a essere valido (informazione alla polizia in presenza di feriti).	UR
Il termine di 14 giorni è troppo breve.	BE, NW, SH
In linea di principio siamo d'accordo con questa norma. Chiediamo però che, in caso di incidenti con feriti gravi o morti, il termine di notifica sia ridotto a tre giorni lavorativi.	<b>Mobilità pedonale</b>
Si deve però evitare che diversi servizi, detentore, polizia, ufficio della circolazione stradale notificano lo stesso caso con scadenze diverse. Meglio sarebbe se ci fosse un servizio di notifica centrale.	BE
L'importante è che siano informati tutti i servizi e che l'obbligo di segnalazione avvenga in tutte le direzioni.	<b>L-drive</b>
L'USTRA dovrebbe segnalare gli incidenti del caso anche ai Cantoni e alle autorità competenti per il rilascio delle autorizzazioni. Tale notifica dovrebbe essere effettuata dall'USTRA a livello centrale, dal momento che la polizia non viene a conoscenza di tutti i sinistri.	NW, SH
In caso di evento, ai detentori dei veicoli andrebbe ricordato l'obbligo di segnalazione. Se è trascorso molto tempo dalla prima istruzione, l'obbligo di segnalazione può essere stato dimenticato.	<b>UPSA</b>
Le esperienze devono confluire anche nella formazione di operatori e altri utenti della strada.	<b>Routiers</b>
Cpv. 1: in che modo il detentore deve effettuare una segnalazione diretta all'USTRA? Queste scadenze dovrebbero probabilmente essere annotate anche sulla licenza di circolazione, come avviene per la notifica «cambio di indirizzo entro 14 giorni». In alternativa si potrebbe prevedere che sia il veicolo stesso a dover fare direttamente una comunicazione in tal senso.	BE
Cpv. 1: in deroga al diritto UE, questa disposizione trasferisce gli obblighi di segnalazione del costruttore di cui al regolamento di esecuzione 2022/1426 al detentore di un veicolo senza conducente. Il testo del diritto UE viene in parte ripreso e in parte modificato (p. es. veicolo «senza conducente» anziché «completamente automatizzato»). Per il fondamento giuridico di questo nuovo obbligo legale in capo al detentore si rimanda all'articolo 12 capoverso 4 LCStr, sulla cui base è stata regolamentata la successiva verifica delle approvazioni del tipo nell'OATV che prevede l'esame delle approvazioni del tipo a spese del titolare dell'approvazione (art. 26 OATV). Dal momento che, con la vendita del veicolo, il titolare consegue un fatturato con utile, questa assunzione dei costi è giustificata. Il detentore si trova invece in una situazione diversa e non è contemplato nell'articolo 12 capoverso 4 LCStr. Manca una base legale per l'introduzione di un obbligo di segnalazione del detentore.	<b>Posta, SAAM, AMAG</b>
Cpv. 2: la disposizione non spiega da dove la polizia riceva queste informazioni o come se le procuri. Non è chiaro nemmeno il rapporto con l'articolo 51 LCStr/articolo 34 OETV.	NW, SH, SG, <b>SAAM, AMAG, VBZ</b>
Cpv. 3: questo obbligo è eccessivamente gravoso.	<b>SAAM, AMAG, VBZ, Mobility</b>
Con l'articolo 14 capoverso 3 dell'ordinanza sulla guida automatizzata (OGA) si creerebbe un obbligo di segnalazione per gli assicuratori di responsabilità civile, che comporterebbe un onere notevole e causerebbe spesso notevoli ritardi nelle segnalazioni. In linea di principio è giusto che l'eventuale segnalazione sia effettuata solamente dopo la conclusione, perché solo a quel punto si avrà a disposizione l'intera documentazione. Tuttavia, per una parte considerevole di sinistri la chiusura avviene dopo parecchi anni. Considerato il rapido avanzamento tecnologico nel settore dell'intelligenza artificiale, il guadagno di conoscenze e il valore aggiunto che si avrebbero da una segnalazione effettuata anni dopo l'incidente sarebbero probabilmente ridotti. L'interesse dell'autorità dovrebbe essere quello di venire a conoscenza di un incidente nel minor tempo possibile. Di conseguenza, dovrebbe essere la polizia a fare la segnalazione, come giustamente previsto nell'articolo 14 capoverso 2, e non gli assicuratori di responsabilità civile. Allo stesso tempo, l'obbligo di segnalazione potrebbe comportare un onere non irrilevante per gli assicuratori. Tale onere non è giustificato dal valore aggiunto della segnalazione perché, considerato il ritardo, non si ha nemmeno la certezza che ci sia un valore aggiunto. Per questo motivo AXA rifiuta il previsto obbligo di segnalazione e consiglia di stralciare l'articolo 14 capoverso 3 del progetto.	<b>AXA</b>

Qualora, nonostante quanto sopra esposto, il Consiglio federale dovesse decidere di introdurre un obbligo di segnalazione, sarebbe necessario precisare meglio l'espressione «tutti i dati», molto generica e ampia. Anche il termine insolitamente breve è opinabile, data la mancanza di urgenza a caso concluso. Inoltre, il processo di notifica, che a nostro avviso ricadrebbe nella responsabilità dell'USTRA, dovrebbe essere configurato nel modo più semplice possibile sia a livello tecnico che operativo.	
Cpv. 4: gli odierni organi di controllo si trovano a dover esaminare i sistemi di assistenza alla guida, ma non sono adeguatamente attrezzati e non dispongono delle competenze necessarie. Per gli esami di sistemi decisamente più complessi, come i veicoli automatizzati, gli organi di controllo sono oggi ancor meno preparati o privi delle competenze necessarie. Per gli esami periodici o straordinari gli organi di controllo dovrebbero pertanto allestire infrastrutture e competenze adeguate oppure avere la possibilità di accedere a un dispositivo di controllo definito dall'USTRA.	SAAM, AMAG, VBZ, Swissmoves
Cpv. 5: questa disposizione può essere dichiarata applicabile al massimo per analogia, perché il diritto UE sancisce un obbligo per i costruttori e non un obbligo per i detentori.	Posta, SAAM
<b>Sostanziale respingimento</b> (risposta negativa nel questionario o parere equivalente)	
ZH, LU, ZG, SO, BS, BL, GR, AG, TG, VD, NE, PS, ACVS, auto-schweiz, DTC, economiesuisse, CCPCS, CDDGP, CDSCS, Pro Velo, SBV, UCS, SCPCS, ATA, ASA, FOR, Greenpeace, KpOW, PPU, CHO	
Questa disposizione riguarda esclusivamente i veicoli senza conducente e, dal punto di vista sistematico, non è collocata nel capitolo pertinente.	DTC
Occorre definire altre situazioni critiche con obbligo di segnalazione. Occorre inoltre segnalare anche situazioni in cui non si sono avuti feriti gravi, ma dalle quali si deduce un funzionamento critico con conseguenze potenzialmente gravi.	PS, Pro Velo, ATA, Greenpeace, PPU
È dubbio che la segnalazione effettuata di responsabilità propria funzioni.	ZH, LU, ZG, SO, BS, GR, AG, TG, NE, ACVS, CCPCS, CDDGP, CDSCS, UCS, SCPCS, FOR, KpOW
Nel caso di incidenti con il coinvolgimento di veicoli a guida automatizzata, la segnalazione alla polizia deve essere obbligatoria.	SO, GR, AG, TG, NE, ACVS, CCPCS, CDDGP, CDSCS, UCS, SCPCS, FOR, KpOW
L'obbligo di segnalazione dovrebbe essere previsto anche per gli incidenti di altri veicoli altamente automatizzati.	BL
Chiediamo di esaminare l'inserimento di una violazione dell'obbligo di segnalazione di cui all'articolo 14 OGA nell'articolo 44 OGA.	TG
In alternativa si potrebbe prevedere che sia il veicolo stesso a dover fare direttamente una comunicazione in tal senso all'USTRA e alla polizia più vicina.	BS
Non è chiaro il rapporto con gli articoli 54–56 ONC. Dovrebbe essere chiarito nei commenti. L'OGA può definire ulteriori obblighi di segnalazione. Per motivi dovuti alla sicurezza della circolazione (e all'accettazione delle nuove tecnologie), sono da rifiutare obblighi di comportamento diversi, anche se meno gravosi, in caso di incidente.	SO
Le disposizioni di cui all'articolo 51 capoverso 2 LCStr devono continuare a essere obbligatoriamente rispettate e gli eventi di cui all'articolo 14 capoverso 1 devono essere sempre segnalati anche alla polizia.	LU
La segnalazione effettuata sotto la propria responsabilità (cpv. 1) è da tralasciare (si evitano in tal modo segnalazioni multiple all'USTRA).	ZG
Occorre valutare se sia necessaria una doppia segnalazione all'USTRA. Secondo l'articolo 14 capoverso 1 lettera a il detentore del veicolo è tenuto a segnalare all'USTRA un incidente rilevante per la sicurezza in cui è coinvolta almeno una persona. Nel caso di tale incidente il conducente è tenuto a segnalare l'infortunio alla polizia secondo l'articolo 51 LCStr.	BS, TG
L'USTRA dovrebbe comunicare gli incidenti del caso anche ai Cantoni e alle autorità competenti per il rilascio delle autorizzazioni.	BS, BL, TG, NE, ACVS, CCPCS, CDDGP, CDSCS, UCS, SCPCS, FOR, KpOW

Tenere presente che la segnalazione alla polizia è obbligatoria solo in presenza di danni a persone (art. 51 LCStr). Di conseguenza la polizia non viene a conoscenza di tutti i sinistri.	ZH, BS, BL, TG, GR, AG, NE, ACVS, CCPCS, CDDGP, CDSCS, UCS, SCPCS, FOR, KpOW
Con un simile scambio bilaterale si potrebbe garantire l'armonizzazione nazionale o la parità di trattamento verso tutti i conducenti.	BS
Il termine di 14 giorni è troppo breve.	SQ, BS, BL, GR, AG, TG, NE, ACVS, CCPCS, CDDGP, CDSCS, UCS, SCPCS, FOR, KpOW
L'SBV è in linea di principio d'accordo con questa norma. Chiediamo però che, in caso di incidenti con feriti gravi o morti, il termine di notifica sia ridotto a tre giorni lavorativi.	SBV
L'articolo in esame prevede diversi termini (14 o 30 giorni) e diverse «decorrenze» (dal momento in cui se ne viene a conoscenza, dal momento dell'incidente, dalla liquidazione dei sinistri, dall'esame tecnico). Sarebbe opportuno fissare una decorrenza e/o un termine univoci.	VD
Cpv. 1: in deroga al diritto UE, questa disposizione trasferisce gli obblighi di segnalazione del costruttore di cui al regolamento di esecuzione 2022/1426 al detentore di un veicolo senza conducente. Il testo del diritto UE viene in parte ripreso e in parte modificato (p. es. veicolo «senza conducente» anziché «completamente automatizzato»). Per il fondamento giuridico di questo nuovo obbligo legale in capo al detentore si rimanda all'articolo 12 capoverso 4 LCStr, sulla cui base è stata regolamentata la successiva verifica delle approvazioni del tipo nell'OATV che prevede l'esame delle approvazioni del tipo a spese del titolare dell'approvazione (art. 26 OATV). Dal momento che, con la vendita del veicolo, il titolare consegue un fatturato con utile, questa assunzione dei costi è giustificata. Il detentore si trova invece in una situazione diversa e non è contemplato nell'articolo 12 capoverso 4 LCStr. Manca una base legale per l'introduzione di un obbligo di segnalazione del detentore.	DTC
Al capoverso 1 si dovrebbe precisare in che modo deve essere effettuata la segnalazione all'USTRA da parte del detentore. La formulazione «devono segnalare all'USTRA» non è chiara ai meno esperti. Dove esattamente e in che forma deve essere effettuata la segnalazione? Eventualmente la scadenza dovrebbe essere annotata anche sulla licenza di circolazione, come avviene per la notifica «cambio di indirizzo entro 14 giorni».	AG
Il termine giuridico indefinito «ingenti danni materiali» di cui al capoverso 1 lettera b creerà problemi nell'attuazione pratica. Proponiamo pertanto che sia meglio precisato, per esempio indicando valori limite o un elenco esemplificativo di danni «ingenti».	LU
L'ultima parte del capoverso 1 lettera b deve essere stralciata (necessità di attivazione dell'airbag).	ZG
Riteniamo che questi obblighi di segnalazione di cui all'articolo 14 capoverso 1 e all'articolo 14 capoverso 3 non siano attuabili per la persona obbligata, sia a motivo della forma prevista sia per le scadenze. A nostro avviso, al posto del detentore del veicolo o dell'assicurazione, l'obbligo di segnalazione dovrebbe essere in carico alla polizia.	SVV
Cpv. 1: il capoverso in esame si limita a menzionare il «detentore», mentre, ai sensi dell'articolo 15 capoverso 1, anche l'importatore è interessato da tale segnalazione. Adeguamento necessario. Cpv. 1 lett. b: sostituire il termine francese « <i>considérables</i> » con il termine « <i>importants</i> », per quanto anche questa formulazione si presti a diverse interpretazioni.	VD
I dati devono essere forniti dai costruttori, non dai detentori del veicolo. A nostro avviso la limitazione ai veicoli senza conducente non ha senso.	CHO
Cpv. 2: questa disposizione introduce un obbligo di segnalazione della polizia per tutti gli incidenti con veicoli senza conducente, ma non spiega da dove la polizia riceva tali informazioni o in che modo se le procuri. Non è chiaro nemmeno il rapporto con l'articolo 51 LCStr/articolo 34 OETV.	DTC
Art. 14 cpv. 2: qui vanno applicate le stesse scadenze previste per i veicoli non autonomi di cui all'articolo 5 capoverso 2 OSIStr.	BS, BL

Si evince dal messaggio relativo all'articolo 14 capoversi 1 e 3 OGA che, prima dell'invio, i dati debbano essere anonimizzati. Non è chiaro tuttavia se l'anonimizzazione si applichi anche ai dati inviati di cui ai capoversi 2, 4 e 5. Qualora le segnalazioni previste all'articolo 14 OGA contenessero dati personali sensibili, il fondamento legale di tale trattamento non sarebbe sufficiente.	VD
Cpv. 3: questo obbligo è eccessivamente gravoso.	DTC
Il capoverso 4 deve essere stralciato senza sostituzione. I Cantoni e le autorità di immatricolazione non dispongono delle risorse e delle conoscenze specifiche necessarie per gestire questo compito. Come alternativa proponiamo che l'esame delle aziende specializzate legate a una marca sia effettuato ogni anno. Queste devono confermare la funzionalità del sistema di automazione all'attenzione delle autorità di immatricolazione.	LU
Art. 14 cpv. 4: attualmente in Svizzera non è previsto, né organizzato, alcun controllo di funzionalità dei sistemi d'automazione durante l'esame periodico/straordinario cantonale. La sua implementazione è invece la condizione necessaria per la rilevazione di eventuali irregolarità del sistema di automazione. ATTENZIONE: dovranno essere predisposti modalità di accesso ai dati del veicolo, verbali di controllo, strumentazione dedicata e moduli di segnalazione Cantone-USTRA.	VD
Art. 14 cpv. 4: in tutta la Svizzera devono valere ed essere attuati gli stessi requisiti per gli esami, senza eccezioni. Il margine d'interpretazione dei requisiti per gli esami deve essere ridotto al minimo.	auto-schweiz, VFAS, economiesuisse
Cpv. 4: gli odierni organi di controllo si trovano a dover esaminare i sistemi di assistenza alla guida, ma non sono adeguatamente attrezzati e non dispongono delle competenze necessarie. Per gli esami di sistemi decisamente più complessi, come i veicoli automatizzati, gli organi di controllo sono oggi ancor meno preparati o privi delle competenze necessarie. Per gli esami periodici o straordinari gli organi di controllo dovrebbero pertanto allestire infrastrutture e competenze adeguate oppure avere la possibilità di accedere a un dispositivo di controllo definito dall'USTRA.	DTC
Cpv. 5: questa disposizione può essere dichiarata applicabile al massimo per analogia, perché il diritto UE sancisce un obbligo per i costruttori e non un obbligo per i detentori.	
<b>Domanda 16: Siete d'accordo con gli esami previsti per mantenere la sicurezza stradale e operativa dopo l'immatricolazione (art. 15)?</b>	
<b>Sostanziale approvazione</b> (risposta affermativa nel questionario o parere equivalente)	
ZH, BE, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, PS, ACVS, UPSA, asa, auto-schweiz, TCS, VFAS, upi, Posta, economiesuisse, FRS, Mobilità pedonale, CI CDS, CCPCS, CDDGP, CDSCS, Routiers, Pro Velo, SAAM, SBV, UCS, Suva, SCPCS, ASA, ATA, SPC, AMAG, FOR, Greenpeace, KpOW, LOXO, Mobility, myboxi, PPU, Swissmoves, TPG	
Poiché la disposizione in esame riguarda esclusivamente i veicoli senza conducente, sarebbe opportuno che ciò fosse precisato nel titolo dell'articolo o che si spostasse l'articolo al capitolo 5.	TCS
Riteniamo che gli esami proposti siano molto importanti. L'esame ufficiale di un veicolo deve essere effettuato anche nel caso in cui un veicolo parzialmente automatizzato di livello 3 (o superiore) causi un incidente e la polizia ritenga che il sistema di automazione non abbia funzionato correttamente.	PS, Pro Velo, ATA, Greenpeace, PPU
Il veicolo dovrà essere tolto dalla circolazione fino al superamento dell'esame successivo.	ZH, SG, ZG, UR, OW, NW, SO, SH, AR, AI, GR, AG, VS, NE, GE, JU, ACVS, asa, FOR, KpOW,
L'USTRA dovrebbe coinvolgere il Cantone nella decisione relativa all'esecuzione di un esame ufficiale.	ZH, NW, SH, TG, ACVS, CDSCS, UCS, SCPCS, FOR, KpOW
Secondo il commento all'articolo 15 capoverso 1, l'USTRA è tenuto a segnalare gli incidenti entro 10 giorni lavorativi. Nell'articolo, tuttavia, non è fornita alcuna indicazione in tal senso (né 10 giorni, né «immediatamente» ecc.).	VD
In termini di tempo il rapporto usa espressioni come «immediatamente», «10 giorni lavorativi», termine «opportunamente esteso», senza che sia chiaro al lettore su quale base giuridica si fondino queste scadenze, chi vi sia vincolato e chi le possa estendere.	Posta, SAAM, AMAG

L'USTRA stabilisce quale debba essere l'entità dell'esame successivo obbligatorio, in funzione dell'incidente segnalato. Precisazione necessaria.	VD
Gli esami possono essere svolti in una prospettiva prudenziale e in un'ottica supportiva. Poiché dai rapporti sull'andamento della guida automatizzata emerge che i singoli incidenti in cui sono coinvolti veicoli automatizzati aumentano in misura sproporzionata rispetto a un numero comunque elevato di incidenti con conducenti umani, sarebbe auspicabile che questi esami venissero effettuati in vista di un ulteriore sviluppo.	mybuxi
Art. 15 cpv. 1: oltre ai casi in cui siano coinvolti veicoli senza conducente, la disposizione dovrebbe essere estesa anche agli incidenti aventi un nesso con un sistema di automazione occorsi a veicoli con conducente.	Swissmoves
<p>Titolo: dovrebbe essere «esami straordinari»</p> <p>Cpv. 1: nella prima frase in tedesco il pronome relativo «die» è riferito al veicolo senza conducente anziché agli incidenti critici per la sicurezza.</p> <p>Un semplice nesso generico con il sistema di automazione non è sufficiente per disporre un esame successivo. È necessario che il sistema non abbia funzionato correttamente e che questa condizione abbia causato una situazione di traffico critica per la sicurezza.</p>	Posta, SAAM, AMAG
Cpv. 1: determinare l'entità dell'esame in base alle «circostanze» è un'espressione troppo vaga per essere una base giuridica, che rischia di ingenerare una pratica ingiusta da parte delle diverse autorità di immatricolazione. L'aspetto determinante dovrebbe essere che l'esame successivo sia finalizzato e limitato all'eliminazione del malfunzionamento del sistema di automazione.	Posta, SAAM, AMAG, TPG
Cpv. 2: non è chiaro se questo capoverso abbia validità solo per i veicoli senza conducente (come il cpv. 1) o anche per altri veicoli automatizzati. Inoltre, nel rapporto dovrebbe essere scritto «... occorre verificare il ripristino dello stato di conformità giuridica del veicolo nel quadro di un esame ufficiale».	Posta, SAAM, AMAG
Cpv. 4: sarebbe altresì opportuno verificare se, in caso di coinvolgimento di un singolo veicolo, il malfunzionamento interessi o no l'intera flotta di veicoli del medesimo tipo e se pertanto il fermo vada esteso a tutti tali veicoli.	TPG
<b>Sostanziale respingimento</b> (risposta negativa nel questionario o parere equivalente)	
LU, BS, BL, <b>DTC</b> , <b>CHO</b>	
Il veicolo dovrà essere tolto dalla circolazione fino al superamento dell'esame successivo.	LU, BS, BL,
L'USTRA dovrebbe coinvolgere il Cantone in questo processo.	BS, BL
Le autorità di immatricolazione cantonali non dispongono delle conoscenze tecniche necessarie per esaminare gli incidenti critici per la sicurezza in cui sono coinvolti veicoli senza conducente. Proponiamo che questi esami siano effettuati da un servizio adeguatamente specializzato e riconosciuto dall'USTRA, per esempio il SISI.	LU
Manca una clausola in cui si precisi che i veicoli dello stesso tipo possono essere messi in circolazione qualora dovesse emergere un problema sufficientemente grande.	CHO
<p>Titolo: dovrebbe essere «esami straordinari»</p> <p>In termini di tempo il rapporto usa espressioni come «immediatamente», «10 giorni lavorativi», termine «opportunosamente esteso», senza che sia chiaro al lettore su quale base giuridica si fondino queste scadenze, chi vi sia vincolato e chi le possa estendere.</p> <p>Cpv. 1: nella prima frase in tedesco il pronome relativo «die» è riferito al veicolo senza conducente anziché agli incidenti critici per la sicurezza.</p> <p>Un semplice nesso generico con il sistema di automazione non è sufficiente per disporre un esame successivo. È necessario che il sistema non abbia funzionato correttamente e che questa condizione abbia causato una situazione di traffico critica per la sicurezza. Quindi, determinare l'entità dell'esame in base alle «circostanze» è un'espressione troppo vaga per essere una base giuridica, che rischia di ingenerare una pratica ingiusta da parte delle diverse autorità di immatricolazione. L'aspetto determinante dovrebbe essere che l'esame successivo sia finalizzato e limitato all'eliminazione del malfunzionamento del sistema di automazione.</p> <p>Cpv. 2: non è chiaro se questo capoverso abbia validità solo per i veicoli senza conducente (come il cpv. 1) o anche per altri veicoli automatizzati. Inoltre, perché sia formulato in maniera più comprensibile, nel rapporto dovrebbe essere scritto «... occorre verificare il ripristino dello stato di conformità giuridica del veicolo nel quadro di un esame ufficiale».</p>	<b>DTC</b>

**Domanda 17: Siete d'accordo con la precisazione riguardo all'applicazione ai veicoli a guida automatizzata delle clausole di salvaguardia degli accordi internazionali (art. 16)?****Sostanziale approvazione** (risposta affermativa nel questionario o parere equivalente)

ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, PS, ACVS, UPSA, asa, auto-schweiz, TCS, upi, FRS, Mobilità pedonale, CI CDS, CCPCS, CDDGP, CDSCS, SBV, UCS, Suva, SCPCS, ASA, SPC, CHO, FOR, KpOW, LOXO, mybuxi, Swissmoves

Art. 16 cpv. 1 lett. a: il termine «*direttamente*» dovrebbe essere eliminato.

VD

**Sostanziale respingimento** (risposta negativa nel questionario o parere equivalente)

VFAS, Posta, DTC, economiesuisse, Routiers, SAAM, Mobility

La portata giuridica di questa disposizione non è chiara. Il rapporto non precisa se l'intenzione sia quella di derogare agli accordi internazionali, se questi debbano essere interpretati unilateralmente dal punto di vista svizzero o se, con l'OGA, la Svizzera miri a introdurre una norma nazionale diversa e indipendente. Inoltre, non si comprende chi sia autorizzato o tenuto a cosa e verso chi. La lettera b dovrebbe recitare: «incidenti critici per la sicurezza...»

Posta, DTC, SAAM

Occorrerebbe assicurarsi che i veicoli provenienti da Stati terzi non siano svantaggiati.

VFAS

Oltre all'accordo del 1958, si dovrebbe tenere conto anche delle omologazioni parziali dei sistemi di automazione secondo l'accordo del 1998. Chiediamo inoltre al Consiglio federale di avviare i passi necessari affinché la Svizzera, in qualità di Paese ospite del «World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations», possa aderire all'accordo del 1998.

economieuisse, VFAS

Le motivazioni dovrebbero includere anche la ripetuta presenza di disagi per la circolazione.

Routiers

**Domanda 18: Siete d'accordo che i Cantoni non possano delegare la procedura di controllo dei veicoli senza conducente ad aziende od organizzazioni di diritto privato, ma possano richiedere l'esecuzione di determinate verifiche tecniche da parte di un organo di controllo riconosciuto dall'USTRA o a spese del detentore del veicolo (art. 17)?****Sostanziale approvazione** (risposta affermativa nel questionario o parere equivalente)

ZH, BE, UR, SZ, OW, NW, GL, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, PS, SEV, ACVS, asa, auto-schweiz, VFAS, upi, Posta, CI CDS, CCPCS, CDDGP, CDSCS, Routiers, SAAM, UCS, SCPCS, SPC, AMAG, FOR, KpOW, LOXO, TPG

Nondimeno, è opportuno verificare se tutti i tipi di veicoli con sistema di automazione devono o no essere trattati in maniera uniforme e se di conseguenza sia effettivamente possibile delegarne il controllo.

VD

In una prima fase il controllo di veicoli senza conducente deve essere effettuato dai Cantoni allo scopo di raccogliere esperienze e scambiare informazioni. In una fase successiva e in seguito a una grande diffusione di questi veicoli completamente autonomi si potrebbe ipotizzare una forma di delega.

BE

Per quanto concerne l'articolo 17 capoverso 1, resta da chiarire se i Cantoni non possano esternalizzare questo esame anche a organizzazioni di diritto privato di proprietà esclusiva dei Cantoni. Sarebbe così più facile per i Cantoni minori creare un'istituzione che si faccia carico dell'esame insieme ad altri piccoli Cantoni o a un Cantone grande.

SBV

Siamo favorevoli al divieto di delega degli esami successivi di cui all'articolo 17.

SEV

In linea di principio riteniamo che sia opportuno affidare la responsabilità degli esami a un servizio federale competente (USTRA).

mybuxi

In questa disposizione mancano una finalità chiaramente dichiarata e una motivazione coerente, tanto che i due capoversi si contraddicono in termini di valutazione.

Posta, SAAM, AMAG

Cpv. 1: manca una motivazione che giustifichi perché i veicoli senza conducente debbano essere trattati diversamente dagli altri veicoli a guida automatizzata e perché il divieto di delega non sia limitato all'esame successivo del sistema di automazione secondo il principio di proporzionalità. Inoltre, con il divieto di delega si rischia di compromettere eventuali iniziative private per lo sviluppo di conoscenze specialistiche nazionali.

Cpv. 2: questo capoverso è in un certo senso in contraddizione con il divieto di delega esplicitato nel precedente. Implicitamente riconosce infatti che le autorità potrebbero non disporre delle conoscenze specialistiche necessarie per gli esami successivi di sistemi di automazione e che,

pertanto, dipenderanno da organi di controllo (privati) riconosciuti, che potrebbero essere ubicati prevalentemente all'estero. Allo stesso tempo all'USTRA va conferita la facoltà di riconoscere anche le attestazioni rilasciate da organi non riconosciuti, sebbene il rapporto non precisi in base a quali criteri dovrà essere presa questa decisione discrezionale da parte delle autorità.

**Sostanziale respingimento** (risposta negativa nel questionario o parere equivalente)

LU, ZG, **PLR, UPSA, TCS, DTC, economiesuisse, FRS, ASA, CHO, Mobility, Swissmoves**

Il PLR non riesce a comprendere perché, nel settore della guida automatizzata, non debba valere la possibilità (per alleggerire le autorità di immatricolazione cantonali) di esternalizzare l'esame successivo dei veicoli a motore a imprese private. Una disparità di trattamento rispetto ai tradizionali veicoli a motore comporta il rischio di compromettere eventuali iniziative private nel campo della guida automatizzata. Secondo il PLR, la possibilità di esternalizzazione dovrebbe essere prevista anche per la guida automatizzata.

PLR

Le autorità di immatricolazione non sono in grado di gestire le soluzioni IT altamente personalizzate per ogni costruttore. Inoltre, con l'aumento del numero di tali veicoli, l'esame annuale previsto vincolerà ingenti risorse. Ciò presupporrebbe il potenziamento (a nostro avviso non necessario) delle capacità di controllo. Considerato l'intervallo di controllo diverso per tipo di veicolo, sarebbe altresì necessario poter ritirare i veicoli. L'approccio da adottare dovrebbe piuttosto prevedere che il costruttore del veicolo sia tenuto a fornire annualmente i dati specificati al registro centrale dei veicoli (p. es. SIAC). La prevista misura dell'esame annuale renderebbe l'acquisto di tale veicolo ancora meno interessante.

LU

Si deve rinunciare all'esclusione della delega ad aziende di diritto privato per i veicoli senza conducente (v. domanda 18). Nel caso in cui debba essere mantenuta, tale esclusione dovrà essere riportata anche nell'articolo 34a OETV.

LU, ZG

Esame ed esame successivo dei veicoli sono di competenza dei Cantoni.

**economiesuisse, FRS, UPSA**

I Cantoni che delegano ulteriormente il controllo successivo dei veicoli ad aziende di diritto privato tramite la cosiddetta procedura di conferma delle riparazioni dovrebbero avere la possibilità di farlo anche per i veicoli senza conducente. Le aziende che effettuano tali esami successivi sono esaminate dai Cantoni prima di essere autorizzate come azienda specializzata riconosciuta ed eseguono gli esami a regola d'arte. Se, a causa della complessità di una determinata contestazione, le aziende riconosciute non sono in grado di effettuare l'esame nelle circostanze specifiche, tale esame sarà eseguito dall'ufficio della circolazione stradale. Qualora anche questo non riuscisse a effettuare l'esame, si dovrà avere la possibilità di delegare a un organo di controllo riconosciuto.

UPSA

Non ci sono motivi oggettivi che giustificano l'esclusione di partner privati senza possibilità di sostituzione. Molti Cantoni delegano una parte dei controlli tecnici obbligatori a partner privati, centri tecnici privati perfettamente equipaggiati e che offrono le stesse garanzie dei servizi di controllo statali. Assicurano inoltre che il controllo avvenga entro i termini prescritti. Senza questa possibilità è probabile che i controlli obbligatori subiscano ritardi, dal momento che i servizi di controllo statale sono spesso sovraccarichi e si possono accumulare mesi di ritardo.

**economiesuisse, FRS**

Il TCS e le sue sezioni sono presenti in tutte le regioni svizzere con 22 centri tecnici perfettamente attrezzati e dotati dei più moderni strumenti diagnostici. In stretta collaborazione con i competenti servizi cantonali, il TCS può ritenersi quindi un partner fondamentale nell'attività di verifica della conformità dei veicoli alle norme di sicurezza. I centri tecnici sono costantemente aggiornati ai più recenti standard di controllo e sottoposti ad audit qualitativi del tutto comparabili a quelli effettuati presso gli altri centri tecnici di collaudo. L'articolo in esame potrebbe rimettere in discussione l'erogazione di questa prestazione da parte del TCS, ragion per cui desideriamo esprimere verso di esso la nostra più ferma opposizione.

TCS

Il capoverso 1 limiterà a nostro avviso l'adozione dei veicoli automatizzati, nonché l'innovazione in questo settore. Esperienze recenti dimostrano che alle volte talune aziende, istituzioni e organizzazioni riescono a comprendere e analizzare i veicoli senza conducente meglio di quanto non siano in grado di fare gli uffici cantonali. È probabile che alcuni centri possano, di concerto con gli uffici cantonali, implementare tali esami.

Swissmoves

Data la nuova complessità, i Cantoni non sono in grado di provvedere, né dal punto di vista tecnico né organizzativo. Non si comprende quindi perché non debbano conferire l'incarico ad altri.

CHO

Perché l'esame successivo non può essere delegato ad aziende di diritto privato? Per una gestione rapida e ottimale dei sinistri da parte delle assicurazioni, gli esperti di autoveicoli delle assicurazioni devono avere accesso ai dati dei veicoli. Che vengano qui incaricate organizzazioni

SVV

di diritto pubblico o di diritto privato può anche essere irrilevante. L'importante è la rigosità dell'esame.

Questa disposizione non ha una finalità precisa e non contiene alcuna motivazione coerente, ragion per cui i due capoversi si contraddicono a livello di valutazione.

DTC, Mobility

Cpv. 1: questo capoverso intende revocare per i veicoli senza conducente la possibilità introdotta nel 2019 con l'articolo 34a OETV di esternalizzare gli esami successivi dei veicoli a motore ad aziende private al fine di alleggerire le autorità di immatricolazione cantonali. Non se ne comprende il motivo. Il rapporto lascia intendere che, in una «prima fase» – cosa significa questo per gli esami successivi? – «le sperimentazioni restano di competenza dei Cantoni» (o della Confederazione) (quali sperimentazioni sono già state acquisite con i veicoli senza conducente?). Non è chiaro cosa si intenda.

Manca una motivazione che giustifichi perché i veicoli senza conducente debbano essere trattati diversamente dagli altri veicoli a guida automatizzata e perché il divieto di delega non sia limitato all'esame successivo del sistema di automazione secondo il principio di proporzionalità.

Inoltre, con il divieto di delega si rischia di compromettere eventuali iniziative private per lo sviluppo di conoscenze specialistiche nazionali.

Cpv. 2: questo capoverso è in un certo senso in contraddizione con il divieto di delega esplicitato nel precedente. Implicitamente riconosce che le autorità statali potrebbero non disporre delle conoscenze specialistiche necessarie per gli esami successivi di sistemi di automazione; pertanto dipenderanno da organi di controllo (privati) riconosciuti, che potrebbero quindi essere situati prevalentemente all'estero. Allo stesso tempo all'USTRA va conferita la facoltà di riconoscere anche le attestazioni rilasciate da organi non riconosciuti (!), sebbene il rapporto non precisi in base a quali criteri dovrà essere presa questa decisione discrezionale da parte delle autorità.

Gli esami devono essere addebitati ai costruttori e non ai detentori dei veicoli, che possono influire in maniera limitata sul comportamento del veicolo. Il costruttore installa autonomamente gli aggiornamenti.

CHO

V. osservazioni formulate riguardo all'articolo 13 circa la proposta di un CCMA/CHS.

Swissmoves

### Domanda 19: Siete d'accordo con le disposizioni relative alle finalità ammesse per il trattamento dei dati del registratore di guida di cui all'articolo 25g capoverso 3 LCStr (art. 18)?

**Sostanziale approvazione** (risposta affermativa nel questionario o parere equivalente)

ZH, BE, LU, UR, SZ, NW, GL, FR, SO, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VS, NE, GE, JU, PS, ACVS, UPSA, asa, TCS, auto-schweiz, VFAS, economiesuisse, FRS, Mobilità pedonale, CI CDS, CCPCS, CDDGP, CDSCS, Routiers, Pro Velo, SAAM, Posta, SBV, UCS, Suva, SCPCS, ATA, SPC, AMAG, FOR, Greenpeace, KpOW, LOXO, Mobility, PPU, Swissmoves, TPG

Omettere «non ufficiali» in modo da considerare esperti sia ufficiali (personale degli uffici della circolazione stradale) che non ufficiali.

ZH, UR, SZ,  
NW, SO, SH,  
AR, AI, GR, AG,  
TG, VS, NE, GE,  
JU, ACVS, asa,  
CDSCS, UCS,  
SCPCS, Posta,  
SAAM, AMAG,  
FOR, KpOW

La normativa relativa agli scopi ammissibili è completa per quanto concerne i compiti delle autorità e quelli di ordine superiore come pure le possibilità di utilizzo. In una prospettiva di orizzonte più lungo sussiste tuttavia anche un enorme interesse scientifico per questa fonte di dati. Per esempio, i dati del registratore di guida offrono la possibilità di condurre studi empirici esaurienti su come ricavare/verificare il tempo necessario per l'assunzione del controllo dei veicoli. Lo stato attuale della ricerca su questo aspetto si basa in primo luogo su un numero piuttosto ridotto di studi condotti in simulatori di guida.

PS, Pro Velo,  
ATA, SPC,  
Greenpeace,  
PPU

Proposta di modifica: la norma dovrebbe essere integrata **aggiungendo lo scopo della ricerca relativa alla sicurezza stradale** da parte di istituzioni di ricerca esterne alle autorità. Dovrebbe essere possibile trasmettere i dati a terzi (conformemente alla nuova legge sulla protezione dei dati in vigore dal settembre 2023) per scopi **non commerciali** e i dati dovrebbero essere da questi utilizzati per attività di ricerca finalizzate a migliorare la sicurezza stradale.

Occorre tuttavia tenere presente che, nel quadro dell'esame dei veicoli, può essere necessario accedere al registratore di guida. Proponiamo pertanto la seguente aggiunta:

LU

e. attività ufficiale delle autorità di immatricolazione in relazione agli esami dei veicoli.

Persino un'analisi statistica sulla percentuale di un tragitto percorso con guida automatizzata o un'analisi a scopo di ricerca con il consenso del conducente sarebbero attività inammissibili. Ci si chiede se queste limitazioni non debbano valere solo per le analisi del registratore di guida senza esplicito consenso del conducente o se non sia qui necessaria una precisazione.	Mobilità pedonale, SBV
Con l'accertamento dei sinistri e la valutazione di infrazioni alle prescrizioni sulla circolazione stradale, l'articolo 25g capoverso 3 nLCStr fornisce già una chiara descrizione dello scopo del trattamento dei dati. Questa disposizione non include alcuna delega specifica al Consiglio federale per un'ulteriore concretizzazione. La legge stabilisce inoltre esplicitamente che i dati possono essere raccolti e trattati solo dalle autorità di polizia, di giustizia e amministrative. Diversamente da quanto riportato nel rapporto, per le parti in causa non si ha alcuna limitazione materiale che non sia già predefinita dalla legge; diversamente l'ordinanza sarebbe da considerare contraria alla legge.	Posta, SAAM, AMAG
Per i veicoli a guida automatizzata si dovrebbe creare la possibilità di registrare nel sistema d'informazione sugli incidenti stradali una nuova categoria definita «manovra d'emergenza nella guida automatizzata».	NW
I dati pertinenti devono poter essere raccolti dalle persone autorizzate, in modo semplice e senza complicazioni burocratiche. Si deve puntare a poter utilizzare uno strumento uniforme per il backup dei dati (p. es. analogo al kit BOSCH CDR). In alternativa, i dati in forma comprensibile dovranno essere messi a disposizione dal costruttore all'autorità autorizzata. Esiste già un dispositivo in grado di estrarre i dati dal registratore di guida?	BE
<b>Sostanziale respingimento</b> (risposta negativa nel questionario o parere equivalente)	
OW, ZG, BS, BL, VD, <b>upi</b> , <b>DTC</b> , <b>L-drive</b> , <b>RoadCross</b> , <b>ASA</b> , <b>CHO</b>	
Lettera c: omettere «non ufficiali» in modo da considerare esperti sia ufficiali che non ufficiali.	OW, ZG, BS, BL, VD, <b>DTC</b>
La normativa relativa agli scopi ammissibili è completa per quanto concerne i compiti delle autorità e quelli di ordine superiore come pure le possibilità di utilizzo. In una prospettiva di orizzonte più lungo sussiste tuttavia anche un enorme interesse scientifico per questa fonte di dati. <b>Proposta di modifica:</b> la norma dovrebbe essere integrata aggiungendo lo scopo della ricerca relativa alla sicurezza stradale da parte di istituzioni di ricerca esterne alle autorità.	<b>upi</b>
Dovrebbe essere consentito anche alle imprese di assicurazione estrarre i dati del registratore di guida per l'accertamento degli incidenti. La seguente integrazione avrebbe senso: <i>e. indagini per l'accertamento dei diritti derivanti dalle assicurazioni</i>	<b>SVV</b>
Siamo favorevoli all'articolo 18 OGA lettera e se, come scopo, viene menzionato «ulteriore sviluppo della formazione di base e della formazione continua sulla base dei dati trattati».	<b>L-drive</b> , <b>RoadCross</b>
Il commento all'articolo 18 OGA dovrebbe essere modificato: sebbene gli eventi registrati non siano per loro natura dati personali, dal momento in cui ne sia possibile il collegamento a una persona fisica (o anche giuridica ai sensi della LPD), essi devono essere considerati tali.	VD
Sarebbe opportuno chiarire ulteriormente quanto riportato alla lettera a, riconoscendo espressamente alla polizia l'autorizzazione ad accedere ai dati. Si fa osservare, inoltre, che l'espressione «nell'ambito del Codice di procedura penale» di cui alla lettera b, pare ridondante e non necessaria.	VD
In caso di incidente la polizia non è interessata solo ai dati estratti dal registratore di guida, ma anche a quelli prelevati dal sistema dei registratori di dati di evento.	BL
I dati pertinenti devono poter essere raccolti dalla polizia, in modo semplice e senza complicazioni burocratiche. Si deve puntare a poter utilizzare uno strumento uniforme per il backup dei dati. In alternativa i dati in forma comprensibile dovranno essere messi a disposizione dal costruttore all'autorità di perseguimento penale.	BS, BL
Diversamente da quanto riportato nel rapporto, per le parti in causa non si ha alcuna limitazione materiale che non sia già predefinita dalla legge; diversamente l'ordinanza sarebbe da considerare contraria alla legge. L'articolo sembra quindi superfluo e potrebbe essere stralciato.	<b>DTC</b>
L'articolo assume una posizione molto prudentiale, che riduce la capacità di sviluppo. Si dovrebbe prevedere una possibilità di «opt in» per un ulteriore utilizzo dei dati.	<b>mybuxi</b>
Fintanto che non sarà raggiunto il livello di autonomia 5, si dovrebbero fornire ulteriori informazioni, tra cui l'analisi delle capacità del sistema IA e miglioramenti.	<b>CHO</b>

**Domanda 20: Siete d'accordo con le disposizioni relative al trattamento dei dati nell'ambito dell'esecuzione (art. 19)?****Sostanziale approvazione** (risposta affermativa nel questionario o parere equivalente)ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, **PS, ACVS, UPSA, asa, auto-schweiz, TCS, VFAS, Posta, economiesuisse, FRS, Mobilità pedonale, CI CDS, CCPCS, CDDGP, CDSCS, Routiers, L-drive, RoadCross, SAAM, SBV, UCS, SCPCS, SPC, AMAG, FOR, KpOW, LOXO, Mobility, TPG**

Nel commento all'articolo in esame si legge che la base legale per il trattamento dei dati interessati è costituita dall'articolo 25g capoversi 4 e 5 nLCStr, ma che deve essere l'ordinanza a definire le autorità autorizzate al trattamento dei dati e a disciplinare le finalità per cui queste operazioni sono consentite. Dall'esame dell'articolo 25g capoversi 4 e 5 nLCStr risulta tuttavia che a essere citate sono esclusivamente le autorità d'immatricolazione. L'articolo 19 capoverso 1 lettera a OGA prevede d'altro canto che l'USTRA, l'UFCOM, l'UFT, l'UDSC, l'esercito nonché le autorità cantonali e comunali possano trattare i dati nell'ambito dello svolgimento dei compiti esecutivi di loro competenza. Alla lett. b è previsto lo scambio di dati personali tra tutte le autorità nazionali. Pare quindi che l'articolo 19 OGA contenga possibilità di trattamento assai più estese di quelle previste dalla LCStr. Per una maggiore trasparenza, sarebbe opportuno rivedere la formulazione della prima parte del commento all'articolo 19 OGA, precisando che si tratta di trattamenti diversi da quelli citati all'articolo 25g nLCStr, che interessano altre autorità e perseguono finalità diverse.

VD

Accogliamo tuttavia con favore il fatto che sia stato chiaramente precisato il divieto di svolgere attività di profilazione (o creare profili della personalità), attività questa che richiederebbe una specifica base legale. Siamo dell'avviso che al commento generale andrebbe aggiunto il divieto di trattare dati personali sensibili (il divieto di trattamento di simili dati è citato solo in relazione alla lett. b).

VD

Per facilitare la comprensione di questa norma sarebbe utile spiegare prima nel rapporto quale capoverso ha validità per quali veicoli e motivare brevemente le differenziazioni adottate a questo proposito. Anche la struttura alquanto complicata della norma necessita di chiarimenti.

Posta, SAAM, AMAG

Cpv. 1 lett. a: secondo il rapporto, l'articolo 19 OGA si basa sull'articolo 25g capoversi 4 e 5 nLCStr, secondo cui i dati del registratore di guida (dati tecnici) possono essere trattati dalle autorità di immatricolazione nel quadro dell'esame successivo dei veicoli per verificare la funzionalità del sistema di automazione. L'articolo 1 lettera a riguarda invece in primo luogo il trattamento di dati personali per l'identificazione di diversi attori (operatori, detentori ecc.), che non può essere basato sull'articolo 25g capoversi 4 e 5 nLCStr. Nel rapporto dovrebbe quindi essere indicata la base legale per il trattamento di dati personali e al tempo stesso si dovrebbe spiegare in che misura la lettera a è necessaria, tenuto conto che già in passato, nell'esecuzione delle prescrizioni relative ai veicoli, era richiesta l'identificazione delle persone determinanti e che si applica la LPD. Inoltre, la disposizione potrebbe essere formulata in maniera più semplice come segue: «Nella misura necessaria per svolgere i propri compiti esecutivi, l'USTRA, l'UFCOM, l'UFT, l'UDSC, l'esercito nonché le autorità cantonali e comunali possono trattare le informazioni per l'identificazione di operatori, detentori di veicoli, richiedenti, proprietari terrieri, titolari di approvazioni, numeri di targa e di telaio nonché i dati del registratore di guida (art. 25g cpv. 4 LCStr)».

Cpv. 1 lett. b: questo capoverso potrebbe essere formulato in maniera più chiara come segue: «Le autorità nazionali possono scambiare tra loro dati tecnici su base discrezionale, dati personali non degni di particolare protezione solo se richiesto dal compito specifico o se indicato ai fini di un'esecuzione uniforme».

Cpv. 1 lett. c: questa disposizione parla in generale di «prescrizioni sull'approvazione del tipo riconosciute». Per maggiore chiarezza si dovrebbe aggiungere che si tratta delle «prescrizioni sull'approvazione del tipo riconosciute dalla Svizzera». La parte finale del periodo pare alquanto problematica, dal momento che l'ordinanza vorrebbe apparentemente determinare la finalità del trattamento dei dati in maniera unilaterale secondo il diritto UE e UNECE, intento che in linea di principio non è possibile e dovrebbe invece essere coordinato con la finalità della fornitura dei dati.

Cpv. 1 lett. d: nel rapporto si dovrebbe chiarire che i dati tecnici e i dati individuali anonimizzati di cui alle lettere a–c non rientrano nella lettera d. Il capoverso potrebbe quindi essere formulato in maniera più semplice come segue: «i dati personali di cui alle lettere a–c sono trasmessi su richiesta attraverso l'accesso online a una piattaforma sicura o attraverso e-mail criptate».

Cpv. 2: questo capoverso riguarda le stesse autorità e gli stessi dati di cui al capoverso 1 lettera a. Il primo concerne il trattamento dei dati, il secondo lo scambio dei dati, mentre sarebbe più logico invertire l'ordine. Avrebbe senso accorpate entrambe le disposizioni, dal momento che anche il capoverso 1 lettere b e c disciplina lo scambio di dati, ma occorrerebbe prima chiarire il rapporto tra le due disposizioni.

Cpv. 3: la portata di questa norma non è chiara, dal momento che non contiene alcun riferimento a veicoli. Inoltre, il secondo periodo dell'ingresso dovrebbe essere già coperto dal capoverso 1

lettera a in termini di contenuto. Infine, il termine «valutare» non sembra molto appropriato in quanto qui si tratta di una constatazione più che di un giudizio.

Cpv. 4: il primo periodo ha carattere dichiaratorio ed è superfluo nella misura in cui la rilevazione dei dati è già regolamentata nell'articolo 13 capoverso 4. Lo stesso dicasi per il rimando indiretto al diritto UE e ai regolamenti UNECE presente nel secondo periodo. La finalità del trattamento potrebbe essere inserita direttamente nell'articolo 13 capoverso 4 e l'intero capoverso 4 potrebbe quindi essere stralciato.

[L'articolo 25g capoverso 4 nLCStr](#) disciplina l'accesso ai dati del registratore di guida da parte delle autorità di immatricolazione per le finalità ivi menzionate. Se ora l'articolo 19 capoverso 1 lettera a OGA consente a svariate autorità di trattare i dati per i propri compiti esecutivi specifici e menziona anche i dati del registratore di guida di cui all'articolo 25g capoverso 4 LCStr, si ha l'errata impressione che anche altre autorità oltre a quelle di immatricolazione potrebbero rivendicare che il trattamento di tali dati è indispensabile per l'adempimento dei loro compiti, cosa che esulerebbe chiaramente dall'articolo 25g LCStr. Consigliamo pertanto di eliminare la parte «nonché i dati del registratore di guida (art. 25g cpv. 4 LCStr)». Se lo si ritiene necessario, è possibile prevedere una lettera specifica per il trattamento dei dati da parte delle autorità di immatricolazione; pensiamo tuttavia che non sia necessario ripetere nell'OGA il contenuto dell'articolo 25g capoverso 4 LCStr.

Privatim

L'articolo 19 capoverso 4 dovrebbe essere integrato aggiungendo che i dati rilevanti per gli esami successivi e direttamente richiesti dall'USTRA torneranno ai Cantoni.

BE, AG

**Sostanziale respingimento** (risposta negativa nel questionario o parere equivalente)

BS, **DTC**, **ASA**, **CHO**, **Swissmoves**

Si fa notare che l'articolo 19 capoverso 1 lettera a OGA consente a svariate autorità di trattare i dati per i propri compiti esecutivi specifici e che, in tale ambito, menziona anche i dati del registratore di guida di cui all'articolo 25g capoverso 4 LCStr. Può così sorgere l'impressione che anche altre autorità oltre a quelle di immatricolazione potrebbero rivendicare che il trattamento di tali dati è indispensabile per l'adempimento dei loro compiti, cosa che esulerebbe chiaramente dall'articolo 25g LCStr.

BS

È opportuno raccogliere più dati finché i sistemi di IA non saranno sufficientemente validi.

CHO

Inserimento di una lettera:

*e. per l'accertamento degli incidenti o la valutazione delle infrazioni le società d'assicurazione possono richiedere i dati alle autorità di polizia, di giustizia o amministrative*

SVV

Art. 19 cpv. 1 lett. a e cpv. 2: invece di citare espressamente i diversi soggetti interessati, riteniamo più ragionevole, anche ai fini di una maggiore flessibilità, l'utilizzo della dicitura «uffici federali».

Art. 19 cpv. 1 lett. a: andrebbe inoltre prevista la possibilità di delega delle competenze (mandatari esterni specializzati).

Swissmoves

Per quale ragione l'articolo 19 capoverso 3 è l'unico in cui si fa riferimento al miglioramento della sicurezza operativa?

Per quale ragione l'accesso a dati riguardanti manovre ricorrenti e inconsuete che provochino significativi disagi alla circolazione non sono espressamente indicati?

Per facilitare la comprensione di questa norma sarebbe utile spiegare prima nel rapporto quale capoverso ha validità per quali veicoli e motivare brevemente le differenziazioni adottate a questo proposito. Anche la struttura alquanto complicata della norma necessita di chiarimenti.

DTC

Cpv. 1 lett. a: secondo il rapporto, l'articolo 19 OGA si basa sull'articolo 25g capoversi 4 e 5 nLCStr, secondo cui i dati del registratore di guida (dati tecnici) possono essere trattati dalle autorità di immatricolazione nel quadro dell'esame successivo dei veicoli per verificare la funzionalità del sistema di automazione. L'articolo 1 lettera a riguarda invece in primo luogo il trattamento di dati personali per l'identificazione di diversi attori (operatori, detentori ecc.), che non può essere basato sull'articolo 25g capoversi 4 e 5 nLCStr. Nel rapporto dovrebbe quindi essere indicata la base legale per il trattamento di dati personali e al tempo stesso si dovrebbe spiegare in che misura la lettera a è necessaria, tenuto conto che già in passato, nell'esecuzione delle prescrizioni relative ai veicoli, era richiesta l'identificazione delle persone determinanti e che si applica la LPD. Inoltre, la disposizione potrebbe essere formulata in maniera più semplice come segue: «Nella misura necessaria per svolgere i propri compiti esecutivi, l'USTRA, l'UFCOM, l'UFT, l'UDSC, l'esercito nonché le autorità cantonali e comunali possono trattare le informazioni per l'identificazione di operatori, detentori di veicoli, richiedenti, proprietari terrieri, titolari di approvazioni, numeri di targa e di telaio nonché i dati del registratore di guida (art. 25g cpv. 4 LCStr)».

Cpv. 1 lett. b: questo capoverso potrebbe essere formulato in maniera più chiara come segue: «Le autorità nazionali possono scambiare tra loro dati tecnici su base discrezionale, dati personali non degni di particolare protezione solo se richiesto dal compito specifico o se indicato ai fini di un'esecuzione uniforme».

Cpv. 1 lett. c: questa disposizione parla in generale di «prescrizioni sull'approvazione del tipo riconosciute». Per maggiore chiarezza si dovrebbe aggiungere che si tratta delle «prescrizioni sull'approvazione del tipo riconosciute dalla Svizzera».

La parte finale del periodo pare alquanto problematica, dal momento che l'ordinanza vorrebbe apparentemente determinare la finalità del trattamento dei dati in maniera unilaterale secondo il diritto UE e UNECE, intento che in linea di principio non è possibile e dovrebbe invece essere coordinato con la finalità della fornitura dei dati. Il rapporto non si esprime a riguardo.

Cpv. 1 lett. d: nel rapporto si dovrebbe chiarire che i dati tecnici e i dati individuali anonimizzati di cui alle lettere a–c non rientrano nella lettera d. Il capoverso potrebbe quindi essere formulato in maniera più semplice come segue:

«i dati personali di cui alle lettere a–c sono trasmessi su richiesta attraverso l'accesso online a una piattaforma sicura o attraverso e-mail criptate».

Cpv. 2: questo capoverso riguarda le stesse autorità e gli stessi dati di cui al capoverso 1 lettera a. Il primo concerne il trattamento dei dati, il secondo lo scambio dei dati, mentre sarebbe più logico invertire l'ordine. Avrebbe senso accorpate entrambe le disposizioni, dal momento che anche il capoverso 1 lettere b e c disciplina lo scambio di dati, ma occorrerebbe prima chiarire il rapporto tra le due disposizioni. Il rapporto non si esprime in merito.

Cpv. 3: la portata di questa disposizione non è chiara per il lettore, dal momento che non contiene alcun riferimento a veicoli. Inoltre, il secondo periodo dell'ingresso dovrebbe essere già coperto dal capoverso 1 lettera a in termini di contenuto. Infine, il termine «valutare» non sembra molto appropriato in quanto qui si tratta di una constatazione più che di un giudizio.

Cpv. 4: il primo periodo ha carattere dichiaratorio ed è superfluo nella misura in cui la rilevazione dei dati è già regolamentata nell'articolo 13 capoverso 4. Lo stesso dicasi per il rimando indiretto al diritto UE e ai regolamenti UNECE presente nel secondo periodo. La finalità del trattamento potrebbe essere inserita direttamente nell'articolo 13 capoverso 4 e l'intero capoverso 4 potrebbe quindi essere stralciato.

### **Domanda 21: Siete d'accordo con la possibilità di distruggere i dati contenuti nel registratore di guida ai fini della rottamazione del veicolo senza il consenso delle persone interessate (art. 20)?**

**Sostanziale approvazione** (risposta affermativa nel questionario o parere equivalente)

ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AI, SG, GR, AG, TG, TI, NE, [PS](#), [ACVS](#), [UPSA](#), [auto-schweiz](#), [TCS](#), [VFAS](#), [Posta](#), [DTC](#), [economiesuisse](#), [FRS](#), [Mobilità pedonale](#), [CI CDS](#), [CCPCS](#), [CDDGP](#), [CDSCS](#), [Routiers](#), [L-drive](#), [RoadCross](#), [SAAM](#), [SBV](#), [UCS](#), [Suva](#), [SCPCS](#), [SPC](#), [AMAG](#), [FOR](#), [KpOW](#), [LOXO](#), [Mobility](#), [mybuxi](#), [Swissmoves](#), [TPG](#)

TI

La formulazione proposta nel testo dell'ordinanza non disciplina in maniera esplicita la distruzione dei dati disposta dal proprietario del veicolo, ma stabilisce piuttosto che e in quali casi i dati possono essere distrutti ai fini della rottamazione *senza* il consenso della persona interessata. La formulazione proposta potrebbe invece essere intesa nel senso che i dati potrebbero sempre essere distrutti *con* il consenso delle persone interessate. Anche in questo caso non è tuttavia consentito distruggere mezzi di prova.

ZG

È però necessario inviare una «segnalazione di distruzione» all'ufficio della circolazione stradale in modo che non sia più possibile una nuova immatricolazione.

BE

Pur non opponendoci alla presente disposizione, non comprendiamo appieno per quale ragione si reputi necessario l'articolo in esame. Non sono previste infatti misure analoghe per altri dispositivi di registrazione quali, ad esempio, i registratori di dati incidente o i registratori di dati di evento.

TCS

Queste disposizioni potrebbero essere formulate in maniera più chiara come segue: «In caso di rottamazione del veicolo, i dati contenuti nel registratore di guida possono essere distrutti senza il consenso della persona interessata, purché sia possibile escludere che tali dati siano ancora necessari per l'accertamento di incidenti o la valutazione di infrazioni alle norme della circolazione stradale».

[Posta](#), [DTC](#),  
[SAAM](#), [AMAG](#)

Per il resto, la disposizione è superflua. Salvo il caso in cui un veicolo non sia stato in via eccezionale posto sotto sequestro ufficiale nell'ambito di un procedimento giudiziario o su di esso gravino oneri imposti dalle autorità, già dalla garanzia di proprietà risulta che un proprietario non può distruggere il proprio veicolo (inclusi i dati personali) in mancanza di una disposizione imposta dallo Stato. Ciò avviene già oggi su larga scala e senza disposizioni legislative specifiche nel caso di smartphone, PC, tablet ecc.

**Sostanziale respingimento** (risposta negativa nel questionario o parere equivalente)

VD, ASA, CHO

Le motivazioni che hanno portato alla scelta di fare a meno del consenso delle persone interessate non sono esposte nel rapporto esplicativo, rendendo così poco agevole comprendere quale sia stata la genesi di questa norma. Chi sarà chiamato a decidere se si debbano o no distruggere i dati contenuti nel registratore di guida (in particolare, se tali dati siano o no necessari per accertamenti relativi a incidenti o per valutare le infrazioni alle norme della circolazione stradale)?

VD

La distruzione dei dati non dovrebbe essere consentita senza l'accordo delle persone interessate (persone, peraltro, non meglio identificate nella disposizione in esame). Riguardo, poi, alla conservazione dei dati, si ravvisa la presenza di diverse problematiche:

- sarebbe opportuno che queste informazioni rimanessero accessibili anche dopo aver raggiunto il limite di archiviazione o la rottamazione o messa fuori circolazione del veicolo, in particolare in caso di necessità nell'ambito di un'indagine;

- il termine per la cancellazione dei dati può variare in maniera significativa, al punto che il principio della proporzionalità temporale sancito dal diritto in materia di protezione dei dati potrebbe non essere rispettato in taluni casi. Sarebbe opportuno rendere l'ordinanza più precisa al riguardo, stabilendo la durata massima di conservazione dei dati.

L'orientamento è comprensibile, ma la formulazione non è per niente chiara. Chi può dare un giudizio definitivo? Si dovrebbe concretamente attendere a lungo, poiché al momento della rottamazione non è chiaro se il veicolo sia stato coinvolto in un incidente o abbia commesso un'infrazione alle prescrizioni sulla circolazione stradale. Non bisognerebbe piuttosto puntare a salvare esternamente (p. es. nel cloud) i dati dei veicoli che sono in attesa di rottamazione?

SVV

È più appropriata un'archiviazione analoga alla documentazione aziendale. Occorre inoltre chiarire chi li può cancellare.

CHO

**Domanda 22: Siete d'accordo che chi vende, noleggia o dà in leasing a titolo professionale un veicolo con richiesta di ripresa del controllo debba informare esplicitamente la controparte sull'uso conforme dei sistemi di automazione e sulla funzione di memorizzazione del registratore di guida e conservarne l'attestazione per dieci anni (art. 21)?**

**Sostanziale approvazione** (risposta affermativa nel questionario o parere equivalente)

BE, SH, SZ, OW, NW, GL, FR, SO, BS, BL, SH, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, NE, ACVS, TCS, upi, Posta, Mobilità pedonale, CCPCS, CDDGP, CDSCS, CI CDS, L-drive, RoadCross, SAAM, UCS, SCPCS, Swissdrive, SPC, AMAG, FOR, KpOW, LOXO, Mobility, Swissmoves

Questa disposizione dovrebbe valere anche per le consegne private di tali veicoli.

AG, NE, VD

In questo articolo non è chiaro in che modo la parte contraente debba essere informata. Una semplice informazione sulla presenza di un sistema di automazione non sembra sufficiente per un comando sicuro (SIKO 4.0).

Swissdrive

L-drive è del parere che, nell'ambito delle consegne di veicoli, non si debbano prendere in considerazione solo le disposizioni vigenti in materia di protezione dei dati, ma anche la sicurezza della circolazione. Chiediamo pertanto di integrare l'articolo 21 OGA come segue:

L-drive,  
RoadCross

«Chiunque vende, noleggia o dà in leasing a titolo professionale un veicolo con richiesta di ripresa del controllo deve istruire la parte contraente in maniera completa e informarla esplicitamente sull'uso conforme del sistema di automazione e sulla funzione di registrazione del registratore di guida e farle firmare una conferma dell'avvenuta istruzione e informazione».

Dovrebbero essere fornite spiegazioni chiare e adeguate alle esigenze formative degli utilizzatori di simili veicoli. Per una persona anziana, ad esempio, potrebbe non essere sufficiente ai fini di un'opportuna sensibilizzazione la semplice visione di un video pubblicato su una pagina Internet. In alcuni casi è necessario che le spiegazioni siano fornite in presenza da chi vende o noleggia il veicolo.

TCS

In caso di cessione di veicoli senza conducente a terzi, l'articolo 9 statuisce già un obbligo di informazione generale in merito al sistema di automazione e al registratore di guida, che vale anche per gli operatori commerciali. Non è quindi necessario ripetere questo obbligo di informazione nell'articolo 21 per i veicoli L3.

Posta, SAAM,  
AMAG

L'importatore è assoggettato a un obbligo di istruzione per la sicurezza dei prodotti con conseguente responsabilità già ai sensi della LRDP, legge che ha priorità rispetto alla LSPro.

L'obbligo di farsi confermare per iscritto l'avvenuta informazione non è efficace poiché tale conferma viene semplicemente integrata come clausola nelle condizioni generali di contratto che,

come dimostra l'esperienza, praticamente non vengono mai lette dal rilevatorio. Una conferma scritta dell'avvenuta istruzione non assicura inoltre che l'istruzione si sia effettivamente svolta e tanto meno che il conducente «ne conosca sufficientemente il funzionamento», come si suppone nel rapporto. Inoltre, ci saranno anche acquirenti ecc. che sono già informati e per i quali, di conseguenza, non hanno senso né l'informazione né la conferma scritta. Sarebbe un passo delicato compensare queste mancanze di attuazione concreta con sanzioni penali. Il reato è poi inteso in senso più esteso rispetto allo stesso obbligo di informazione. Di conseguenza, sarebbe evidentemente possibile comminare multe anche senza incidente o in assenza di un fatto rilevante per la sicurezza, quindi alla stregua di un reato astratto di esposizione a pericolo. La disposizione sembra incoerente e superflua. È lecito supporre che le persone ragionevoli siano personalmente interessate ad assumere dimestichezza con le funzioni del veicolo, prima di mettersi al volante. Qualora non lo facessero, in caso di incidente sosterranno le conseguenze in base al diritto penale e al diritto in materia di responsabilità civile. Inoltre, già ai sensi del diritto vigente può sussistere il caso di mancata padronanza del veicolo (anche senza incidente) che comporta conseguenze penali (cfr. art. 31 e 90 LCStr).

Siamo in linea di principio d'accordo che una conservazione della durata di 10 anni è sufficiente, ma si dovrebbero evitare vuoti normativi. Esempio: nel caso di fornitori di servizi di car sharing il cui parco veicoli è dotato per anni dello stesso sistema di automazione, i clienti potrebbero avere accesso ai veicoli anche dopo 10 anni, mentre la firma sull'avvenuta informazione sarebbe già stata distrutta. Proponiamo pertanto la formulazione seguente:

*la conferma della parte contraente deve essere conservata per almeno dieci anni o fintanto che si continua ad avere accesso al sistema di automazione e, su richiesta, essere messa a disposizione delle autorità di perseguimento penale.*

Mobilità  
pedonale

L'orizzonte temporale è eccessivo. In base alle possibili fattispecie penali 5 anni dovrebbero essere sufficienti.

BE

Il termine di conservazione di 10 anni non è realizzabile e nemmeno conforme alla protezione dei dati.

AMAG

**Sostanziale respingimento** (risposta negativa nel questionario o parere equivalente)

LU, UR, ZG, PS, I Verdi, UPSA, auto-schweiz, VFAS, Posta, DTC, economiesuisse, FRS, Routiers, SAAM, SBV, ASA, mybuxi, TPG, CHO

È lecito supporre che le persone ragionevoli siano personalmente interessate ad assumere dimestichezza con le funzioni del veicolo, prima di mettersi al volante. È opportuno evitare un'eccessiva cautela nella regolamentazione. La norma prevista nell'articolo 21, secondo cui l'obbligo di informazione nel caso dei veicoli automatizzati si deve estendere oltre quello previsto per i veicoli tradizionali, non ci sembra coerente, dal momento che alla polizia non interessa, per esempio, se l'acquirente sia a conoscenza del funzionamento del sistema di assistenza o dei fari antinebbia. Il PLR è del parere che si dovrebbe evitare un'eccessiva cautela nella regolamentazione.

PLR, DTC, auto-schweiz, VFAS, economiesuisse, TPG

Per motivi legati alla sicurezza della circolazione siamo in generale contrari all'impiego dei veicoli con richiesta di ripresa del controllo (cfr. motivazione nella lettera accompagnatoria).

PS

In caso di consegna di un veicolo non è sufficiente tenere conto solamente della protezione dei dati. Con la consegna si devono assicurare anche l'utilizzo affidabile e la formazione degli operatori. Non è certo che il contesto di questa ordinanza sia a tal fine sufficiente.

Routiers

Come si rapporta questo con gli articoli 9 e 10? Lì si trova qualcosa di analogo, semplicemente formulato in maniera meno concreta (senza conferma scritta e obbligo di custodia) e senza restrizione ai casi di vendita/noleggio/leasing.

SVV

L'obbligo di informazione è già precisato nell'articolo 9.

economiesuisse, auto-schweiz, VFAS, DTC, TPG

Queste prescrizioni dovrebbero avere validità non solo nel caso di operazioni commerciali, ma anche nel caso di passaggi privati di veicoli. Riteniamo che la consegna di veicoli tra privati sia più rischiosa rispetto ai fornitori professionisti.

LU, UR, ZG

Proponiamo inoltre che le istruzioni debbano essere confermate ogni volta che si avvia il veicolo, come avviene già oggi per i sistemi di navigazione.

LU

Siamo in linea di principio d'accordo che una conservazione della durata di 10 anni è sufficiente, ma si dovrebbero evitare vuoti normativi. Esempio: nel caso di fornitori di servizi di car sharing il cui parco veicoli è dotato per anni dello stesso sistema di automazione, i clienti potrebbero avere accesso ai veicoli anche dopo 10 anni, mentre la firma sull'avvenuta informazione sarebbe già stata distrutta. Proponiamo pertanto la formulazione seguente:

SBV

*la conferma della parte contraente deve essere conservata per almeno dieci anni o fintanto che si continua ad avere accesso al sistema di automazione e, su richiesta, essere messa a disposizione delle autorità di perseguimento penale.*

Questa disposizione concernente l'obbligo di istruzione richiede una formazione specifica e comporta un'ammenda pecuniaria. Tuttavia, non è applicabile né verificabile senza un controllo che garantisca che la persona abbia compreso il funzionamento del sistema. Proponiamo di semplificare la disposizione in modo che sia più facilmente applicabile e oggettivamente verificabile.

FRS

Questo obbligo richiede la formazione delle persone che forniscono l'istruzione sui sistemi secondo le prescrizioni dei costruttori. Nel caso di autonoleggio, offerte di car sharing e vendite online, tale istruzione non è immediata e comporta diverse difficoltà pratiche. Resta da chiarire se, alla fine, venga effettivamente fornita un'istruzione corretta o se, con una semplice conferma, le prescrizioni legislative siano semplicemente ignorate. A questo proposito anche la conservazione comporta diverse difficoltà, motivo per cui richiede una gestione e risorse. Può inoltre succedere che il materiale conservato, in formato cartaceo o digitale, subisca deterioramenti. Inoltre, in caso di aggiornamenti software per tali veicoli dovrebbero essere previste una nuova formazione e una nuova conservazione, il che comporterebbe un notevole onere supplementare. La responsabilità per un impiego conforme dei sistemi di automazione dovrebbe restare in capo al conducente stesso, motivo per cui l'articolo 21 OGA risulta obsoleto.

UPSA

A nostro avviso questa norma non serve. Da un lato, è già coperta dalla legge sulla protezione dei dati; dall'altro, non è efficace se riguarda solo i passaggi di proprietà commerciali.

mybuxi

L'importatore è assoggettato a un obbligo di istruzione per la sicurezza dei prodotti con conseguente responsabilità già ai sensi della LRDP, legge che ha priorità rispetto alla LSPro.

economiesuisse,  
VFAS, DTC,  
TPG

L'obbligo di farsi confermare per iscritto l'avvenuta informazione non è efficace poiché tale conferma viene semplicemente integrata come clausola nelle condizioni generali di contratto che, come dimostra l'esperienza, praticamente non vengono mai lette dal rilevatorio. Una conferma scritta dell'avvenuta istruzione non assicura inoltre che l'istruzione si sia effettivamente svolta e tanto meno che il conducente «ne conosca sufficientemente il funzionamento», come si suppone nel rapporto. Inoltre, ci saranno anche acquirenti ecc. che sono già informati e per i quali, di conseguenza, non hanno senso né l'informazione né la conferma scritta. Sarebbe un passo delicato compensare queste mancanze di attuazione concreta con sanzioni penali. Il reato è poi inteso in senso più esteso rispetto allo stesso obbligo di informazione. Di conseguenza, sarebbe evidentemente possibile comminare multe anche senza incidente o in assenza di un fatto rilevante per la sicurezza, quindi alla stregua di un reato astratto di esposizione a pericolo.

DTC, TPG

Come dovrebbe funzionare per Mobility? O queste informazioni possono essere trasmesse al conducente direttamente attraverso i sistemi dei veicoli oppure queste cose non dovrebbero essere messe in funzione. La soluzione qui proposta consiste nell'addossare la responsabilità alla parte più debole.

CHO

### **Domanda 23: Siete d'accordo con gli effetti dell'utilizzo del sistema di automazione sul conducente e l'entità dell'esonero dai suoi obblighi (art. 22)?**

**Sostanziale approvazione** (risposta affermativa nel questionario o parere equivalente)

BE, SZ, GL, ZG, FR, AR, AI, AG, TI, VS, GE, JU, **asa, VFAS, auto-schweiz, TCS, Posta, economiesuisse, FRS, CI CDS, L-drive, RoadCross, SAAM, Swissdrive, ASA, SPC, AMAG, LOXO, Mobility, mybuxi, Swissmoves**

In vista delle regolamentazioni tecniche dei veicoli (regolamento ONU n. 157, regolamento UE 2019/2144) e delle limitazioni specifiche per la sicurezza previste dalla presente ordinanza in relazione alle attività diverse dalla guida che il conducente può compiere, siamo favorevoli all'esonero dei conducenti.

SPC

Per ovviare ad attese errate («guida altamente automatizzata» vs. attività diverse dalla guida fortemente limitate) si devono attuare esaurienti campagne di informazione e sensibilizzazione. Gli utenti dei veicoli (sia neopatentati che conducenti esperti) devono conoscere le restrizioni, i rischi, i limiti del sistema e i campi di applicazione della nuova gamma di funzioni, in particolare in caso di richiesta di ripresa del controllo in situazioni di traffico di particolare difficoltà.

Sebbene sia previsto e nell'ordinanza sia sancito un monitoraggio completo degli eventi critici, per l'analisi è necessario chiarire e coordinare a livello strategico tipo, profondità e responsabilità, in modo che dagli eventi documentati si possano ricavare informazioni rilevanti per la sicurezza della circolazione e future necessità di modifica dell'ordinanza.

L'accesso ai dati rilevati via DSSAD nell'ambito delle richieste di ripresa del controllo deve essere garantito e disciplinato anche per le scuole universitarie e altre istituzioni di ricerca. Solo così si

potranno acquisire nuove conoscenze scientifiche, per esempio sui tempi necessari per l'assunzione del compito di guida.

Le informazioni acquisite dal monitoraggio degli eventi critici e dalle esplorazioni scientifiche dei dati raccolti nel traffico reale devono confluire direttamente nella revisione dell'ordinanza a partire dal 2025 ed essere coerentemente tenute in considerazione.

I progetti di ricerca attualmente in corso per l'USTRA (p. es. AFF, SIKO) hanno mostrato che, per ogni ulteriore livello di automazione, sono richieste ai conducenti competenze nuove e supplementari (!). Tali competenze devono assolutamente essere integrate in modo tempestivo e coerente nella formazione di base e continua sulla guida, per evitare di sottoporre i gruppi di utenti a richieste esagerate e generare, di conseguenza, ripercussioni negative sulla frequenza di incidenti.

Nel presente progetto di ordinanza, la responsabilità di un uso sicuro della strada è prevalentemente lasciata ai conducenti. Nel caso di impiego di veicoli con funzioni di automazione sarebbe tuttavia coerente responsabilizzare maggiormente i costruttori, per esempio definendo periodi di tempo minimi che il veicolo deve concedere al conducente in una situazione di assunzione del controllo.

Nel complesso speriamo che l'USTRA presenti in maniera attiva e coerente gli aspetti e gli interessi della sicurezza della circolazione in seno agli organismi UNECE, poiché attraverso l'inserimento di prescrizioni tecniche sulla sicurezza nei regolamenti corrispondenti è possibile intervenire con forza sulla sicurezza stradale.

Dato il carattere evolutivo della tecnologia e partendo dal presupposto che le richieste di ripresa del controllo saranno alquanto frequenti, l'adozione di norme particolarmente severe è importante per garantire la sicurezza stradale. Il TCS ritiene tuttavia che il capoverso 2 sia impreciso. Infatti, dal momento in cui il sistema di automazione richiede la ripresa del controllo, a quello in cui il veicolo avvia autonomamente l'esecuzione di una manovra finalizzata a minimizzare i rischi, il conducente dispone solo di pochi secondi. Per questa ragione, il conducente non dovrebbe essere distratto, ad esempio, dall'utilizzo di un telefono cellulare o addirittura dalla visione di un video.

TCS

Gli elementi seguenti devono essere precisati:

- Una volta attivato il sistema di automazione, il conducente non è tenuto a sorvegliare costantemente il veicolo e il traffico. Deve essere sempre in grado di reagire e trovarsi nella posizione idonea per rispondere a una richiesta di ripresa del controllo.
- Non deve compiere azioni che gli impedirebbero di rispondere alla richiesta di ripresa del controllo entro il tempo predefinito dal sistema di automazione. Le sue possibilità di movimento e il suo campo visivo non devono essere limitati dal numero o dalla posizione dei passeggeri, da oggetti a bordo o dall'applicazione di elementi non trasparenti sui vetri.

TCS, FRS

Il conducente deve essere costantemente in grado di reagire quando il veicolo chiede che riprenda il controllo. La comunicazione deve sempre essere comprensibile e non deve comportare problemi di interpretazione.

economiesuisse

Alla luce di questa disposizione presumiamo che, in realtà, non sarà mai consentito e/o possibile che, durante la guida, il conducente possa dedicarsi completamente a un'altra attività, senza osservare il veicolo e il traffico. In ultima analisi ne consegue che, per i conducenti, continueranno a essere illimitatamente necessarie tanto una formazione di base e continua esauriente quanto le prescrizioni in materia di immatricolazione.

L-drive

Continua a non essere chiaro se e, in caso affermativo, quali attività il conducente possa svolgere quando il sistema di automazione assume la funzione di guida. Data questa mancata chiarezza, non sembra possibile sanzionare comportamenti scorretti. Non è inoltre chiaro quanto tempo resti al conducente, dopo la richiesta di ripresa del controllo, per riprendere a guidare il veicolo di persona. Secondo il capoverso 2, prima parte del periodo, non è necessario sorvegliare continuamente il traffico; secondo il capoverso 2, seconda parte del periodo, si potrebbe invece dedurre che la sorveglianza debba essere costante.

Swissdrive

Il titolo dovrebbe essere «Comando del veicolo da parte del sistema di automazione», dal momento che altrove si parla sempre di «comando del veicolo».

Posta, SAAM, AMAG

Cpv. 1 e 2: questi due paragrafi potrebbero essere formulati in maniera più precisa e più semplice nel modo seguente: «Una volta attivato correttamente il sistema di automazione secondo le istruzioni del costruttore per l'ambito di impiego previsto, il conducente può lasciare lo sterzo e affidare il comando del veicolo al sistema di automazione. Non è più tenuto a sorvegliare continuamente il veicolo e il traffico, ma deve essere pronto ad assumere il comando del veicolo in qualsiasi momento».

Posta, SAAM, AMAG, Mobility

Cpv. 3 (nuovo 2): questo capoverso potrebbe essere formulato in maniera più pertinente nel modo seguente: «Il conducente deve riprendere il comando del veicolo non appena a. richiesto dal

sistema di automazione, oppure b. si accorge o, in base a circostanze evidenti, avrebbe dovuto accorgersi che non sussistono più le condizioni per un comando sicuro da parte del sistema di automazione nel rispetto delle norme della circolazione stradale».

Prevedere una penale (cfr. art. 44) in caso di semplice intralcio della «fluidità del traffico», senza che sussista una infrazione effettiva delle norme della circolazione, sarebbe una misura sproporzionata. Non serve alcuna norma speciale ai sensi del diritto penale che vada oltre il dovere di cui all'articolo 26 capoverso 1 LCStr.

La possibilità di esonero del conducente viene illustrata in modo eccessivamente restrittivo nel rapporto rispetto al testo dell'ordinanza. Se non si deve più sorvegliare costantemente il traffico, significa che si può distogliere temporaneamente l'attenzione. Pertanto, sull'autostrada fino a 60 km/h deve essere di fondo possibile scrivere un SMS sul cellulare, dal momento che in tal caso il volante può essere ripreso in qualsiasi momento.

Posta, SAAM,  
TPG

**Sostanziale respingimento** (risposta negativa nel questionario o parere equivalente)

ZH, LU, UR, OW, NW, SO, BS, BL, SH, SG, GR, TG, VD, NE, [PS](#), [I Verdi](#), [ACVS](#), [UPSA](#), [upi](#), [DTC](#), [Mobilità pedonale](#), [CCPCS](#), [CDDGP](#), [CDSCS](#), [Routiers](#), [Pro Velo](#), [SBV](#), [UCS](#), [Suva](#), [SCPCS](#), [ATA](#), [FOR](#), [Greenpeace](#), [KpOW](#), [mybuxi](#), [PPU](#), [TPG](#), [CHO](#)

Per motivi legati alla sicurezza della circolazione siamo in generale contrari all'impiego dei veicoli con richiesta di ripresa del controllo.

[PS](#), [Pro Velo](#),  
[ATA](#),  
[Greenpeace](#),  
[PPU](#)

Nell'articolo 22 emerge la problematica legata a questo caso: da un lato, il conducente viene esonerato dall'obbligo di sorvegliare continuamente il traffico (cpv. 2), dall'altro, però, deve riprendere in qualsiasi momento il comando del veicolo qualora dovesse accorgersi che non sussistono più le condizioni per un utilizzo sicuro del sistema di automazione che non compromette la fluidità del traffico (cpv. 3b). È difficile combinare questi due aspetti nella pratica. Ciò può comportare conseguenze fortemente negative sulla sicurezza della circolazione.

[PS](#), [Pro Velo](#),  
[ATA](#),  
[Greenpeace](#),  
[PPU](#)

I progetti di ricerca attualmente in corso per l'USTRA (p. es. AFF, SIKO) hanno mostrato che per ogni ulteriore livello di automazione sono richieste ai conducenti competenze nuove e supplementari (!). Tali competenze devono assolutamente essere integrate in modo tempestivo e coerente nella formazione di base e continua sulla guida, per evitare di sottoporre i gruppi di utenti a richieste esagerate e generare, di conseguenza, ripercussioni negative sulla frequenza di incidenti.

[PS](#), [upi](#), [Pro Velo](#),  
[ATA](#),  
[Greenpeace](#),  
[PPU](#)

I brevi tempi di assunzione del controllo non sono conciliabili con una serie di attività che richiedono una forte attenzione da parte del conducente. Se il tipo di impiego corrispondente non viene stralciato dall'ordinanza, attività quali dormire, abbandonare la posizione seduta e comunicare con l'esterno (videoconferenze, conversazioni telefoniche, messaggi di testo) dovrebbero essere esplicitamente escluse durante la guida.

[PS](#), [Pro Velo](#),  
[ATA](#),  
[Greenpeace](#),  
[PPU](#)

Proposta di modifica:

[PS](#)

<sup>3</sup> Il conducente deve riprendere il comando del veicolo non appena:

[nuovo] c) si accorge o, in base a circostanze evidenti, avrebbe dovuto accorgersi che il sistema automatizzato non rispetta le norme della circolazione o le disposizioni delle autorità.

In vista delle regolamentazioni tecniche dei veicoli (regolamento ONU n. 157, regolamento UE 2019/2144) e delle limitazioni specifiche per la sicurezza previste dalla presente ordinanza in relazione alle attività diverse dalla guida che il conducente può compiere, siamo favorevoli all'esonero dei conducenti.

[upi](#)

Per ovviare ad attese errate («guida altamente automatizzata» vs. attività diverse dalla guida fortemente limitate) si devono attuare esaurienti campagne di informazione e sensibilizzazione. Gli utenti dei veicoli (sia neopatentati che conducenti esperti) devono conoscere le restrizioni, i rischi, i limiti del sistema e i campi di applicazione della nuova gamma di funzioni, in particolare in caso di richiesta di ripresa del controllo in situazioni di traffico di particolare difficoltà.

Sebbene sia previsto un monitoraggio completo degli eventi critici, per l'analisi è necessario chiarire e coordinare a livello strategico tipo, profondità e responsabilità, in modo che dagli eventi documentati si possano ricavare informazioni rilevanti per la sicurezza della circolazione e future necessità di modifica dell'ordinanza.

L'accesso ai dati rilevati via DSSAD nell'ambito delle richieste di ripresa del controllo deve essere garantito e disciplinato anche per le scuole universitarie e altre istituzioni di ricerca. Solo così si potranno acquisire nuove conoscenze scientifiche, per esempio sui tempi necessari per l'assunzione del compito di guida.

Le informazioni acquisite dal monitoraggio degli eventi critici e dalle esplorazioni scientifiche dei dati raccolti nel traffico reale devono confluire direttamente nella revisione dell'ordinanza a partire dal 2025 ed essere coerentemente tenute in considerazione.	
Nel presente progetto di ordinanza, la responsabilità di un uso sicuro della strada è prevalentemente lasciata ai conducenti. Sarebbe tuttavia importante assoggettare all'obbligo anche i costruttori, per esempio definendo periodi di tempo minimi che il veicolo deve concedere al conducente in una situazione di assunzione del controllo.	
Secondo l'upi è importante che l'USTRA presenti in maniera attiva e coerente gli aspetti e gli interessi della sicurezza della circolazione in seno agli organismi UNECE, poiché attraverso l'inserimento di prescrizioni nei regolamenti corrispondenti è possibile esercitare un'influenza notevole.	
È opportuno rafforzare gli obblighi di comportamento dei conducenti che circolano in modalità completamente automatizzata. Il capoverso 2 dovrebbe essere precisato in linea con i commenti. Secondo il rapporto esplicativo non è consentito scrivere messaggi sul cellulare, divieto che non si desume dall'articolo 22 capoverso 2 nOGA. Secondo il testo scelto, si deduce piuttosto <i>che è necessario che il conducente si mantenga semplicemente pronto a riprendere il comando del veicolo quando ciò viene richiesto</i> . A nostro avviso sarebbe quindi consentito scrivere messaggi sul cellulare o leggere un libro.	ZH, OW, NW, BS, BL, SH, GR, SG, NE, <b>CDSCS, UCS, SCPCS, ACVS, CCPCS, CDDGP, FOR, KpOW</b>
Gli obblighi del conducente una volta attivato correttamente un sistema di automazione dovrebbero essere descritti in modo chiaro. L'attenzione deve essere dedicata alla conduzione del veicolo o no? Per la polizia stradale l'attuazione è praticamente impossibile con il testo attuale e, secondo il principio <i>in dubio pro reo</i> , il comportamento sarebbe conforme alla legge. Anche per i conducenti dovrebbe essere chiaro che cosa è consentito e che cosa non lo è.	ZH, OW, NW, BS, BL, SO, SH, NE, GR, TG, <b>ACVS, CCPCS, CDDGP, CDSCS, UCS, SCPCS, FOR, KpOW</b>
Attualmente non ci risulta esistere un know-how specifico su richieste di ripresa di controllo opportune. Per questo motivo riteniamo che sia ancora necessario effettuare ricerche in questo ambito, prima di consentire un'immatricolazione generale.	<b>Mobilità pedonale</b>
Le formulazioni presenti nell'articolo 22 OGA sono molto vaghe e devono pertanto essere definite con maggior precisione. Non è chiaro quando e con che rapidità si debba riprendere il comando del veicolo perché, a seconda delle circostanze, può essere difficile valutare quando una situazione debba essere considerata insicura e quando si deve quindi assumere personalmente il comando.	<b>UPSA</b>
Nutriamo una perplessità di fondo sul fatto che sia possibile riprendere la guida del veicolo in questo modo.	<b>mybuxi</b>
Nel presente progetto di ordinanza, la responsabilità di un uso sicuro della strada è lasciata ai conducenti. In riferimento all'articolo 22 P-OGA ci si chiede pertanto in che modo il conducente possa comandare personalmente il veicolo in ogni momento se non ha osservato la situazione del traffico.	<b>Suva</b>
Si fa rilevare inoltre la presenza di talune incongruenze. L'articolo stabilisce, infatti, che il conducente non è tenuto a sorvegliare continuamente il veicolo e il traffico, dando quindi per sottinteso che questi possa distogliere la propria attenzione dalla strada. Nella sua parte conclusiva, tuttavia, la norma precisa che il conducente deve essere pronto a riprendere il comando in qualsiasi momento, in {palese} contraddizione con quanto riportato nel periodo precedente. Alla luce di tali contraddizioni, si consiglia di eliminare la clausola che autorizza il conducente a non prestare un'attenzione costante al veicolo e al traffico oppure a meglio chiarire questa apparente incongruenza.	VD
Art. 22 cpv. 2: si ritiene opportuno precisare il divieto di un'attività accessoria?	VD
L'articolo 22 capoverso 2 lascia intendere al conducente che il sistema assume la responsabilità per una determinata manovra di guida. I dati sugli incidenti attestano invece che la distrazione/mancanza di attenzione sono un tema prioritario. Particolarmente problematico è l'arco di tempo che intercorre tra la «fase di osservazione» e il momento in cui il conducente è nuovamente in grado di riprendere di persona il comando completo del veicolo.	LU, UR
Già l'attuale grado di automazione induce a prestare minore attenzione nella circolazione stradale.	UR
L'espressione «in qualsiasi momento» è troppo imprecisa.	<b>CHO</b>

<p>Il titolo dovrebbe essere «Comando del veicolo da parte del sistema di automazione», dal momento che altrove si parla sempre di «comando del veicolo».</p>	DTC
<p>Cpv. 1 e 2: questi due paragrafi potrebbero essere formulati in maniera più precisa e più semplice nel modo seguente: «Una volta attivato correttamente il sistema di automazione secondo le istruzioni del costruttore per l'ambito di impiego previsto, il conducente può lasciare lo sterzo e affidare il comando del veicolo al sistema di automazione. Non è più tenuto a sorvegliare continuamente il veicolo e il traffico, ma deve essere pronto ad assumere il comando del veicolo in qualsiasi momento».</p>	
<p>La possibilità di esonero del conducente viene illustrata in modo eccessivamente restrittivo nel rapporto rispetto al testo dell'ordinanza. Se non si deve più sorvegliare costantemente il traffico, significa che si può distogliere temporaneamente l'attenzione. Pertanto, sull'autostrada fino a 60 km/h deve essere di fondo possibile scrivere un SMS sul cellulare, dal momento che in tal caso il volante può essere ripreso in qualsiasi momento. Secondo il rapporto attuale, il lettore deduce che il sistema di automazione non comporta per lui alcun vantaggio concreto. Inoltre, i numeri appaiono un po' problematici, perché un tempo di reazione di 10 secondi sembra già oggi realistico e probabilmente l'ordinanza entrerà in vigore solo nel 2025.</p>	
<p>Cpv. 3 (nuovo 2): questo capoverso potrebbe essere formulato in maniera più pertinente nel modo seguente: «Il conducente deve riprendere il comando del veicolo non appena a. richiesto dal sistema di automazione, oppure b. si accorge o, in base a circostanze evidenti, avrebbe dovuto accorgersi che non sussistono più le condizioni per un comando sicuro da parte del sistema di automazione nel rispetto delle norme della circolazione stradale».</p>	
<p>Prevedere una penale (cfr. art. 44) in caso di semplice intralcio della «fluidità del traffico», senza che sussista una infrazione effettiva delle norme della circolazione, sarebbe una misura sproporzionata. Non serve alcuna norma speciale ai sensi del diritto penale che vada oltre il dovere di cui all'articolo 26 capoverso 1 LCStr.</p>	
<p>Secondo l'articolo 3 capoverso 2 lettera e un intervento umano deve essere indicato con «sufficiente anticipo». Siamo d'accordo con questa formulazione. Secondo il capoverso 3, però, il conducente deve riprendere il comando del veicolo «non appena richiesto dal sistema di automazione». Questa formulazione è già più restrittiva ma, a nostro avviso, ancora sufficientemente aperta. Tuttavia, i commenti in merito (pag. 26 del rapporto esplicativo) ne danno un'interpretazione molto rigorosa. Anche il solo scrivere messaggi di testo sul cellulare non è consentito; ciò significa che il controllo deve essere ripreso entro 1–2 secondi. Un tempo di reazione così breve esonera il conducente solo in minima misura ed è inverosimile nella pratica. Dal momento che (in base all'art. 3 cpv. 2 lett. f) il sistema di automazione deve essere in grado di avviare una manovra per minimizzare i rischi, non si ravvisa nemmeno la necessità di un tempo di reazione così breve.</p>	BS
<p>La misura dell'esonero dalla responsabilità non è realizzabile. L'esonero previsto non consente ai conducenti di dedicarsi ad altre attività. Secondo la normativa proposta, questi devono mantenere l'attenzione in modo da poter assumere la responsabilità in qualsiasi momento. Quanto meno frequente è la richiesta di ripresa dell'attività di guida, tanto maggiore è il rischio che la persona non sia sufficientemente attenta e, in caso di emergenza, non sia pronta ad assumere prontamente la responsabilità. Per tale ragione si dovrebbe implementare un altro modello in cui il sistema di automazione segnala le richieste di ripresa del controllo a intervalli irregolari, assicurando che il conducente si eserciti nell'assunzione dell'attività di guida e possa mantenere la propria capacità di reazione.</p>	Mobilità pedonale, SBV
<p>A titolo generale si intende inoltre segnalare che la presenza di tali obblighi non fa aumentare l'attrattiva della guida automatizzata e che, di fatto, nel traffico misto è sempre necessario mantenere l'attenzione.</p>	UPSA
<p>Art. 22 cpv. 3 lett. b: la ripresa del controllo del veicolo da parte del conducente non appena si accorge o, in base a circostanze evidenti, avrebbe dovuto accorgersi del venire meno delle condizioni per un utilizzo sicuro pare impossibile, poiché il momento cui si fa riferimento è già passato. La formulazione della lettera b deve essere modificata e precisare esclusivamente che il conducente deve riprendere il comando non appena si accorge [...].</p>	VD
<p>Cpv. 3 lett. b: questa è un'errata inversione della responsabilità.</p>	CHO
<p>Occorre inoltre chiarire che i nuovi obblighi comportamentali secondo l'OGA valgono anche come norme della circolazione di cui agli articoli 26 e seguenti LCStr e di cui all'ordinanza sulle norme della circolazione stradale (ONC; RS 741.11). Eventualmente si potrebbe prendere in considerazione un'integrazione degli obblighi di comportamento nell'ONC.</p>	TG

La normativa prevista, che consente la cessione limitata della responsabilità, induce a un comportamento negligente dei conducenti, che può avere conseguenze mortali per le persone dentro e fuori dal veicolo.	Mobilità pedonale, SBV
È difficile per un conducente assumersi la responsabilità dovendo intervenire solo su indicazione del veicolo. In ultima analisi, alla persona interessata è richiesta la massima attenzione. In futuro sarà necessario rivedere la formazione del conducente. A fronte di un numero inferiore di competenze tecniche e abilità di guida occorrono un maggior senso di responsabilità e una maggiore attenzione.	Routiers
Inoltre, diventa decisamente più difficile sorvegliare il traffico se prima si deve chiarire se e di quale grado di automazione dispone un veicolo.	UR
Nel rapporto si fa riferimento alle frequenti richieste di assunzione di controllo che si prevedono. Si rinuncia intenzionalmente alla regolamentazione nel caso di una possibile interconnessione di sistemi prevedibile per il futuro. In particolare le regolazioni automatizzate del traffico nei cantieri (sistemi a semaforo) potrebbero presto diventare una priorità tecnica. Anche il collegamento dei veicoli in rete potrebbe giungere alla maturità di serie. Per questo potrebbe essere opportuno riprendere questo punto nell'ordinanza, almeno in forma generica.	NW
<b>Domanda 24: Siete d'accordo con le disposizioni relative all'attivazione del sistema di parcheggio automatico (art. 24)?</b>	
<b>Sostanziale approvazione</b> (risposta affermativa nel questionario o parere equivalente) ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, PS, ACVS, asa, upi, Posta, economiesuisse, FRS, CI CDS, CCPCS, CDDGP, CDSCS, Routiers, L-drive, ParkingSwiss, RoadCross, SAAM, Suva, SCPCS, Swissdrive, SPC, AMAG, FOR, KpOW, LOXO, Mobility, mybuxi, CHO	
Come già rilevato in precedenza, si può ritenere che l'automobile sia, in linea di principio, priva di conducente, quando quest'ultimo non è più presente a bordo del veicolo e quando il sistema di automazione è stato attivato. Considerata la situazione che si viene a creare, in diversi punti del presente progetto di ordinanza, le disposizioni inerenti al parcheggio automatico non si discostano significativamente da quelle relative ai veicoli senza conducente.	TCS
L'articolo 24 capoverso 2 propone l'apposizione di apposita segnaletica. Per quanto ci è dato sapere, l'OSStr non prevede, ad oggi, segnaletica apposita per questo tipo di veicoli.	VS
Non è chiaro perché, a sistema attivato, non debbano essere presenti a bordo né persone né animali (cpv. 4).	BE, LU
Questo iter richiede un'ulteriore procedura di autorizzazione che comporta altri oneri. Inoltre, in caso di danno si dovrebbe provare che la procedura e i presupposti per l'autorizzazione erano corretti. Per questa ragione riteniamo che non sia opportuno disporre in Svizzera di parcheggi espressamente riservati ai veicoli a guida automatizzata. Piuttosto, in caso di utilizzo del parcheggio automatico nelle vicinanze, il conducente si deve assicurare personalmente che tale sistema non comporti pericoli.	UR
Dal momento che il testo dell'ordinanza si basa su un progetto UE non ancora maturo né pubblicato, gli articoli 24–29 e il rapporto corrispondente subiranno ancora modifiche. Non è quindi opportuno in questa sede commentare questi articoli nel dettaglio, ma è comunque utile esprimere alcune osservazioni. Come l'ordinanza in generale, anche questo capitolo mischia a volte aspetti legati all'immatricolazione e aspetti legati all'utilizzo, rendendone difficile la comprensione. Per esempio la sezione 1 parla di «diritti e doveri», ma non menziona i destinatari che sono autorizzati o tenuti a rispettarli. Cpv. 1, 2 e 4: per una lettura più agevole questi tre capoversi potrebbero essere formulati nel modo seguente: «I veicoli possono essere parcheggiati automaticamente solo all'interno delle aree autorizzate e contrassegnate dal segnale «Veicoli a guida automatizzata». All'interno di questa superficie il sistema di automazione può essere attivato solo nella zona di consegna appositamente contrassegnata, in assenza di persone o animali a bordo». Cpv. 3: questo capoverso può essere formulato in maniera più semplice nel modo seguente: «Fatti salvi i guasti tecnici, un veicolo parcheggiato automaticamente deve essere ritirato nella zona di ritiro appositamente contrassegnata o, in caso di comando manuale del veicolo, direttamente al posto di parcheggio».	Posta, SAAM, AMAG
La differenza tra parcheggi normali e «zone appositamente contrassegnate all'interno delle aree per il parcheggio» può ingenerare confusione. Già oggi i veicoli sono parcheggiati autonomamente	BE

su parcheggi normali. L'articolo 24 limiterebbe inutilmente la pratica oggi vigente. Qui è importante fare riferimento alla normativa europea.	
L'utilizzo di sistemi di parcheggio assistito, nei quali il conducente sorveglia ed eventualmente interrompe la manovra, deve continuare a essere possibile.	FRS, economiesuisse
Dal momento che oggi esistono già sistemi di parcheggio assistito, forse è un po' esagerato.	CHO
Dal nostro punto di vista i punti 1–3 sono troppo restrittivi. In linea di principio, a nostro avviso il parcheggio non è il tipo di impiego pertinente.	mybuxi
Occorre inoltre garantire che queste disposizioni non comportino un aumento della superficie necessaria per la sosta dei veicoli, già oggi carente.	FRS
In generale si dovrebbe assicurare che le nuove norme non complicano ulteriormente la gestione degli spazi di parcheggio. A questo proposito risulta sproporzionato limitarsi a determinati parcheggi, tanto più che, sul versante infrastrutturale, non sussistono requisiti particolari per il parcheggio automatico.	economiesuisse
<b>Sostanziale respingimento</b> (risposta negativa nel questionario o parere equivalente)	
BS, UPSA, auto-schweiz, TCS, Posta, DTC, Mobilità pedonale, SAAM, SBV, UCS, ASA, Swissmoves, TPG	
Riteniamo che ci sia una contrapposizione con quanto esposto a pagina 5 del rapporto esplicativo, secondo cui su queste aree di parcheggio non possono circolare i pedoni, anche perché il ritiro manuale del veicolo presuppone che il conducente si debba prima recare a piedi al veicolo.	BS, UCS
Inoltre, sorge anche un dubbio sul senso dell'articolo 24 capoverso 4. Dopotutto, che il conducente desideri sorvegliare la manovra in auto può andare esclusivamente a vantaggio della sicurezza stradale. Così gli viene vietato.	BS, ASA, Swissmoves
L'utilizzo di sistemi di parcheggio assistito, nei quali il conducente sorveglia ed eventualmente interrompe la manovra, deve continuare a essere possibile. In generale si dovrebbe assicurare che le nuove norme non complicano ulteriormente la gestione degli spazi di parcheggio. A questo proposito risulta sproporzionato limitarsi a determinati parcheggi, tanto più che, sul versante infrastrutturale, non sussistono requisiti particolari per il parcheggio automatico.	VFAS, auto-schweiz, TCS, TPG, Swissmoves
Dal momento che il testo dell'ordinanza si basa su un progetto UE non ancora maturo né pubblicato, gli articoli 24–29 e il rapporto corrispondente subiranno ancora modifiche. Non è quindi opportuno in questa sede commentare questi articoli nel dettaglio, ma è comunque utile esprimere alcune osservazioni. Come l'ordinanza in generale, anche questo capitolo mischia a volte aspetti legati all'immatricolazione e aspetti legati all'utilizzo, rendendone difficile la comprensione per il lettore. Per esempio la sezione 1 parla di «diritti e doveri», ma non menziona i destinatari che sono autorizzati o tenuti a rispettarli. Cpv. 1, 2 e 4: per una lettura più agevole questi tre capoversi potrebbero essere formulati nel modo seguente: «I veicoli possono essere parcheggiati automaticamente solo all'interno delle aree autorizzate e contrassegnate dal segnale «Veicoli a guida automatizzata». All'interno di questa superficie il sistema di automazione può essere attivato solo nella zona di consegna appositamente contrassegnata, in assenza di persone o animali a bordo». Cpv. 3: questo capoverso può essere formulato in maniera più semplice nel modo seguente: «Fatti salvi i guasti tecnici, un veicolo parcheggiato automaticamente deve essere ritirato nella zona di ritiro appositamente contrassegnata o, in caso di comando manuale del veicolo, direttamente al posto di parcheggio».	DTC
Questa norma non è chiara. Come si gestiscono i veicoli che già oggi possono parcheggiare automaticamente in un parcheggio? Secondo la nostra interpretazione, con questa disposizione non potrebbero più farlo, dal momento che, in genere, tali parcheggi non sono contrassegnati come area con parcheggio automatico. Eventualmente occorre chiarire meglio la definizione di «parcheggio automatico».	SVV
L'utilizzo misto comune con tutti i veicoli deve comunque essere consentito. L'utilizzo esclusivo per veicoli con parcheggio automatico determina un aumento dello spazio necessario per i parcheggi, il cui numero scarseggia già oggi.	UCS, UPSA
La norma proposta non è al momento necessaria. Nessuno costruirà un parcheggio nel quale possono parcheggiare solo determinati modelli di alcune case costruttrici. Inoltre, già oggi esistono parcheggi nei quali i veicoli non convenzionali possono essere parcheggiati automaticamente.	Mobilità pedonale

L'articolo in esame rischia di costituire un freno all'adozione dei veicoli automatizzati a causa del mancato adeguamento delle infrastrutture (segnaletica orizzontale e verticale e, da quanto si evince, I2V).	Swissmoves
La dicitura «aree per il parcheggio» dovrebbe essere sostituita dalla dicitura «impianti per il parcheggio» (in conformità alle norme VSS).	
<b>Domanda 25: Siete d'accordo con i requisiti generali proposti per il parcheggio automatico, in particolare la necessità di assegnare un posto auto specifico (art. 25)?</b>	
<b>Sostanziale approvazione</b> (risposta affermativa nel questionario o parere equivalente)	
ZH, BE, SZ, NW, GL, ZG, FR, SO, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, VD, VS, NE, GE, JU, <b>PS, ACVS, UPSA, asa, auto-schweiz, upi, Posta, CI CDS, CCPCS, CDDGP, CDSCS, Routiers, L-drive, ParkingSwiss, RoadCross, SAAM, SBV, Suva, SCPCS, ASA, SPC, AMAG, FOR, LOXO, Mobility, VBZ, CHO</b>	
Sussiste un'incongruenza tra il testo della legge e il testo dell'OGA e i commenti. In conformità con l'articolo 25b capoverso 2 LCStr, i sistemi di automazione per i parcheggi possono essere previsti solo sulle aree di parcheggio separate dal resto del traffico e dalle aree destinate a pedoni e ciclisti. Alle pagine 7 e 32 (in basso) del rapporto si parla tuttavia di traffico misto.	ZH, NW, SH, GR, TG, <b>ACVS, CCPCS, CDDGP, CDSCS, SCPCS, FOR</b>
Fintanto che su questa area di parcheggio delimitata non circolano persone o veicoli e si tratta di una cerchia di utenti chiusa ai sensi dell'articolo 1 capoverso 1 LCStr in combinato disposto con l'articolo 1 capoverso 2 ONC, la LCStr non è applicabile (non sono aree di circolazione pubbliche). Di conseguenza, non è chiaro se queste aree di parcheggio debbano essere disciplinate in base alla normativa sulla circolazione stradale. Le aree per il parcheggio automatico possono essere rese utilizzabili e segnalate mediante normative basate su una giurisprudenza di prima istanza conformemente al CPC.	ZH, NW, SH, SG, GR, <b>ACVS, CCPCS, CDDGP, CDSCS, SCPCS, FOR</b>
A nostro avviso non è opportuno riservare aree di parcheggio – soprattutto su suolo pubblico – esclusivamente per il parcheggio automatico escludendovi altri utilizzi, in particolare considerato il poco spazio disponibile nelle aree urbane.	<b>CDSCS, SCPCS</b>
Occorre tenere presente che, in particolare in questo punto, i Cantoni hanno bisogno di tempo a sufficienza per definire l'autorità competente per il rilascio di autorizzazioni e acquisire le conoscenze specialistiche necessarie.	ZH, NW, SH, GR, TG, <b>ACVS, CCPCS, CDDGP, FOR</b>
Il Cantone non può essere il gestore di queste aree di parcheggio.	SO
Per questo motivo ci si chiede se debbano essere assegnati tutti i parcheggi, anche quelli utilizzati con guida manuale. Come funziona in generale con il traffico misto?	BE
Soprattutto in una fase iniziale, il Cantone deve avere la possibilità di intervenire nel decidere quali, anche tra i parcheggi esistenti, sono idonei per il parcheggio automatico (obbligo di autorizzazione) o quali requisiti devono essere soddisfatti per ammettere manovre di parcheggio autonome. In tale contesto andranno tenute in debita considerazione situazioni di pericolo per i bambini, disagi per i trasporti pubblici o altre situazioni di traffico specifiche.	BE
A nostro avviso non è opportuno riservare aree di parcheggio su suolo pubblico esclusivamente per il parcheggio automatico escludendovi altri utilizzi, in particolare considerato il poco spazio disponibile nelle aree urbane. Accogliamo quindi con favore che questo non sia previsto nel progetto di ordinanza (cfr. rapporto esplicativo, pag. 29 seg.).	VBZ
Il titolo dovrebbe essere: «Requisiti per il parcheggio automatico», perché non ha senso regolamentare «Requisiti generali...» nell'ambito del capitolo «Requisiti tecnici specifici».	<b>Posta, SAAM, AMAG, Mobility</b>
Cpv. 1: proposta: «Il sistema di parcheggio automatico può essere attivabile solo nelle aree di parcheggio che sono autorizzate dall'autorità cantonale competente per il tipo di veicolo corrispondente».	
Cpv. 2: l'assegnazione obbligatoria del posto da parte dell'infrastruttura è un'intromissione statale di entità sproporzionata nella competenza organizzativa del gestore di un parcheggio. Le persone non fanno parte dell'«infrastruttura» (cfr. rapporto AVP del KBA), nonostante il documento dica il contrario. È sufficiente precisare che il veicolo può lasciare la zona di consegna solo se gli è stato assegnato un posto. Sarà comunque interesse del gestore operare in questo modo, dal momento non vorrà avere veicoli in circolazione alla ricerca di un posto, con i rischi e l'inefficienza che ne conseguono. Proposta di formulazione: «Il veicolo pronto per il parcheggio può lasciare la zona di consegna solo dopo che gli è stato assegnato un posto».	
Cpv. 3: questo capoverso ha carattere dichiaratorio ed è pertanto superfluo. Se il costruttore (in genere estero) è competente e responsabile delle funzioni di parcheggio, può decidere	

personalmente quali funzioni assume il veicolo e quali devono essere assunte dall'infrastruttura. A tal fine non ha bisogno che un'ordinanza (svizzera) preveda dei permessi.	
Ci chiediamo perplessi perché questa automazione relativamente semplice debba essere disciplinata in maniera più completa rispetto alla guida senza conducente.	CHO
<b>Sostanziale respingimento</b> (risposta negativa nel questionario o parere equivalente) LU, UR, OW, BS, BL, TI, <b>DTC</b> , <b>economiesuisse</b> , <b>FRS</b> , <b>Mobilità pedonale</b> , <b>SBV</b> , <b>UCS</b> , <b>TCS</b> , <b>VFAS</b> KpOW, <b>Swissmoves</b> , <b>TPG</b>	
Il titolo dovrebbe essere: «Requisiti per il parcheggio automatico», perché non ha senso regolamentare «Requisiti generali...» nell'ambito del capitolo «Requisiti tecnici specifici».	DTC
Questo iter richiede un'ulteriore procedura di autorizzazione che comporta altri oneri.	UR
Occorre tenere presente che, in particolare in questo punto, i Cantoni hanno bisogno di tempo a sufficienza per definire l'autorità competente per il rilascio di autorizzazioni e acquisire le conoscenze specialistiche necessarie.	OW, BS, BL, KpOW
Sussiste un'incongruenza tra il testo della legge e il testo dell'OGA e i commenti. In conformità con l'articolo 25b capoverso 2 LCStr, i sistemi di automazione per i parcheggi possono essere previsti solo sulle aree di parcheggio separate dal resto del traffico e dalle aree destinate a pedoni e ciclisti. Alle pagine 7 e 32 (in basso) del rapporto si parla tuttavia di traffico misto (vale a dire su queste aree possono circolare anche veicoli guidati da persone e pedoni).	OW, BS, BL, UCS, KpOW
A nostro avviso non è opportuno riservare aree di parcheggio – soprattutto su suolo pubblico – esclusivamente per il parcheggio automatico escludendovi altri utilizzi, in particolare considerato il poco spazio disponibile nelle aree urbane.	UCS
Fintanto che su questa area di parcheggio delimitata non circolano persone o veicoli e si tratta di una cerchia di utenti chiusa ai sensi dell'articolo 1 capoverso 1 LCStr in combinato disposto con l'articolo 1 capoverso 2 ONC, la LCStr non è applicabile (non sono aree di circolazione pubbliche). Di conseguenza, non è chiaro se queste aree di parcheggio debbano essere disciplinate in base alla normativa sulla circolazione stradale. Le aree per il parcheggio automatico possono essere rese utilizzabili e segnalate mediante normative basate su una giurisprudenza di prima istanza conformemente al CPC.	OW, BS, BL, UCS, KpOW
Questo articolo non prevede l'utilizzo del parcheggio automatico su fondi privati (promemoria: le regole vigenti per le strade pubbliche si applicano anche ai parcheggi privati il cui accesso non è limitato) e solleva la questione della burocrazia necessaria qualora ogni privato debba allestire un'area aggiuntiva e farla approvare dal Cantone. Inoltre, per il detentore del veicolo esistono diverse possibilità tecniche esterne (demarcazione) o interne (registrazione) per automatizzare il parcheggio a casa.	VFAS, economiesuisse, FRS
Il requisito tecnico previsto dal capoverso 1 «Il sistema di parcheggio automatico può essere attivato solo nelle aree di parcheggio gestite da...» non è praticabile. Vorrebbe dire che è tecnicamente impossibile utilizzare il sistema all'interno di aree private. È del tutto possibile che in futuro i veicoli assolvano le funzioni necessarie al parcheggio automatico anche in assenza di infrastruttura esterna, a condizione di «conoscere l'itinerario».	TCS
Non è quindi necessario bloccare tecnicamente l'attivazione del sistema di parcheggio automatico; è sufficiente vietare l'attivazione del parcheggio automatico da parte del conducente su suolo pubblico, ad eccezione dei parcheggi consentiti.	TCS, VFAS, economiesuisse, FRS
La disposizione in esame è troppo restrittiva e vincolante. In effetti, la norma non prende in considerazione tutte le fattispecie possibili, esigendo che sia l'infrastruttura ad adattarsi al veicolo automatizzato e non viceversa. In alcuni casi, però, ad esempio all'interno del parcheggio di un supermercato o di un aeroporto, si dovrebbe consentire ai veicoli dotati di un sistema di parcheggio automatico di andarsi a posizionare autonomamente su un qualsiasi posto libero.	TPG
In Svizzera la disponibilità di aree di parcheggio corrispondenti è molto ridotta. È fondamentale che, in caso di utilizzo del parcheggio automatico, il conducente si assicuri personalmente che tale sistema non comporti pericoli. Un sistema di automazione per il parcheggio deve in linea di principio funzionare o essere possibile anche in altre aree.	LU, OW, KpOW,
	TI
Inoltre, ragionando al contrario, in caso di danno si dovrebbe provare anche che la procedura e i presupposti per l'autorizzazione erano corretti perché, con la base giuridica prevista, il conducente potrebbe presumere che ci sia un errore di sistema o di autorizzazione. Per questa	UR

ragione riteniamo che non sia opportuno disporre in Svizzera di parcheggi espressamente riservati ai veicoli a guida automatizzata. Piuttosto, in caso di utilizzo del parcheggio automatico nelle vicinanze, il conducente si deve assicurare personalmente che tale sistema non comporti pericoli.	
La norma proposta non è al momento necessaria. Nessuno costruirà un parcheggio nel quale possono parcheggiare solo determinati modelli di alcune case costruttrici. Inoltre, già oggi esistono parcheggi nei quali i veicoli non convenzionali possono essere parcheggiati automaticamente.	Mobilità pedonale
Cpv. 1: proposta: «Il sistema di parcheggio automatico può essere attivabile solo nelle aree di parcheggio che sono autorizzate dall'autorità cantonale competente per il tipo di veicolo corrispondente».	DTC
Cpv. 2: l'assegnazione obbligatoria del posto da parte dell'infrastruttura è un'intromissione statale di entità sproporzionata nella competenza organizzativa del gestore di un parcheggio. Questi dovrebbe decidere personalmente in che misura l'assegnazione del posto debba essere effettuata con risorse di personale o tecniche. Le persone non fanno parte dell'«infrastruttura» (cfr. anche la definizione AVP del documento KBA), nonostante il rapporto dica il contrario.	DTC
Quindi è sufficiente precisare nel capoverso 2 che il veicolo può lasciare la zona di consegna solo se gli è stato assegnato un posto. Sarà comunque interesse del gestore operare in questo modo, dal momento non vorrà avere veicoli in circolazione alla ricerca di un posto, con i rischi e l'inefficienza che ne conseguono. Proposta di formulazione per il capoverso 2: «Il veicolo pronto per il parcheggio può lasciare la zona di consegna solo dopo che gli è stato assegnato un posto».	DTC
Cpv. 3: questo capoverso ha carattere dichiaratorio ed è pertanto superfluo. Se il costruttore (in genere estero) è competente e responsabile delle funzioni di parcheggio, può decidere personalmente quali funzioni assume il veicolo e quali devono essere assunte dall'infrastruttura. A tal fine non ha bisogno che un'ordinanza (svizzera) preveda dei permessi.	DTC
Art. 25 cpv. 1: commento identico a quello riferito all'articolo 24 capoverso 2. In materia di parcheggio, dovrebbe essere competente anche l'autorità comunale. Art. 25 cpv. 2: il veicolo dovrebbe poter essere libero di parcheggiarsi in uno stallo senza comunicazione I2V.	Swissmoves
<b>Domanda 26: Siete d'accordo con le disposizioni relative all'esecuzione del parcheggio automatico (art. 26)?</b>	
<b>Sostanziale approvazione</b> (risposta affermativa nel questionario o parere equivalente) ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, PS, ACVS, UPSA, asa, auto-schweiz, TCS, VFAS, upi, Posta, economiesuisse, FRS, CI CDS, CCPCS, CDDGP, CDSCS, Routiers, L-drive, ParkingSwiss, RoadCross, SAAM, SBV, UCS, Suva, SCPCS, ASA, SPC, AMAG, FOR, KpOW, LOXO, Mobility, CHO	
Questo iter richiede un'ulteriore procedura di autorizzazione che comporta altri oneri.	UR
Il TCS è consapevole della necessità di regolamentare il parcheggio automatico, ma lamenta il fatto che la normativa proposta manchi talvolta di realismo (si veda più avanti).	TCS
In Svizzera la disponibilità di aree di parcheggio corrispondenti è molto ridotta. È fondamentale che, in caso di utilizzo del parcheggio automatico, il conducente si assicuri personalmente che tale sistema non comporti pericoli. Un sistema di automazione per il parcheggio deve in linea di principio funzionare o essere possibile anche in altre aree.	LU
	TI
Inoltre, ragionando al contrario, in caso di danno si dovrebbe provare anche che la procedura e i presupposti per l'autorizzazione erano corretti perché, con la base giuridica prevista, il conducente potrebbe presumere che ci sia un errore di sistema o di autorizzazione. Per questa ragione riteniamo che non sia opportuno disporre in Svizzera di parcheggi espressamente riservati ai veicoli a guida automatizzata. Piuttosto, in caso di utilizzo del parcheggio automatico nelle vicinanze, il conducente si deve assicurare personalmente che tale sistema non comporti pericoli.	UR
Cosa si intende con «l'identificazione e la localizzazione del veicolo»? Si fa riferimento a una sorveglianza umana diretta?	NE
Non è chiaro chi lo debba localizzare.	CHO

<p>Cpv. 1: proposta di formulazione: «Le manovre di parcheggio e di ritiro automatico possono essere effettuate solo se l'identità del veicolo è stata accertata e a. per le manovre di parcheggio è assicurato che il veicolo si trovi nella zona di consegna e gli sia stato assegnato un posto libero; b. per le manovre di ritiro è assicurato che la zona di consegna è libera».</p> <p>Cpv. 2: proposta di formulazione: «L'identificazione e la localizzazione del veicolo devono essere garantite nel corso dell'intera manovra di parcheggio o ritiro automatizzata».</p> <p>Cpv. 3: questo capoverso deve essere ulteriormente verificato, perché non è chiaro se i termini si sovrappongono o se sono presenti lacune (p. es. guasto della localizzazione).</p>	Posta, SAAM, AMAG
Fatte salve le modifiche sopra indicate.	economiesuisse, VFAS, FRS
Un allineamento al progetto europeo è accolto con favore, ma nel testo occorre fare attenzione affinché, attraverso la formulazione dell'ordinanza, non si forzi un'intromissione statale di entità sproporzionata.	AMAG
<p><b>Sostanziale respingimento</b> (risposta negativa nel questionario o parere equivalente)  <b>DTC, Mobilità pedonale, SBV, Swissmoves, TPG</b></p>	
La norma proposta non è al momento necessaria. Nessuno costruirà un parcheggio nel quale possono parcheggiare solo determinati modelli di alcune case costruttrici. Inoltre, già oggi esistono parcheggi nei quali i veicoli non convenzionali possono essere parcheggiati automaticamente.	Mobilità pedonale
<p>Art. 26 cpv. 1: a chi spetta verificare e accertare l'identità del veicolo? Deve essere prevista la possibilità di parcheggio del veicolo anche senza comunicazione I2V. Relativamente alla zona di consegna e di ritiro valgono gli stessi commenti formulati in precedenza.</p> <p>Art. 26 cpv. 2: commento identico a quello formulato in precedenza (comunicazione I2V).</p>	Swissmoves
<p>Cpv. 1: proposta di formulazione: «Le manovre di parcheggio e di ritiro automatico possono essere effettuate solo se l'identità del veicolo è stata accertata e a. per le manovre di parcheggio è assicurato che il veicolo si trovi nella zona di consegna e gli sia stato assegnato un posto libero; b. per le manovre di ritiro è assicurato che la zona di consegna è libera».</p> <p>Cpv. 2: proposta di formulazione: «L'identificazione e la localizzazione del veicolo devono essere garantite nel corso dell'intera manovra di parcheggio o ritiro automatizzata».</p> <p>Cpv. 3: questo capoverso deve essere ulteriormente verificato, perché non è chiaro se i termini si sovrappongono o se sono presenti lacune (p. es. guasto della localizzazione).</p>	DTC, TPG
<p><b>Domanda 27: Siete d'accordo con le disposizioni relative alla domanda per la gestione di aree per il parcheggio automatico, in particolare sul fatto che la domanda debba essere presentata dal costruttore o da una persona da lui autorizzata (art. 28)?</b></p>	
<p><b>Sostanziale approvazione</b> (risposta affermativa nel questionario o parere equivalente)  <b>ZH, BE, UR, GL, FR, BL, AI, SG, AG, VD, JU, ACVS, Posta, FRS, CI CDS, CCPCS, CDDGP, Routiers, L-drive, RoadCross, SAAM, SBV, SPC, AMAG, FOR, KpOW, LOXO, Mobility, VBZ</b></p>	
Il richiedente non dovrebbe essere il costruttore del veicolo, ma il gestore del sistema di parcheggio.	AI, JU, Posta
In linea di principio le potenziali aree di parcheggio sulle quali si utilizzerebbe un AVP sono tendenzialmente di proprietà di persone fisiche o giuridiche. Pertanto, diversamente dalla formulazione proposta nell'articolo 28 capoverso 1, si consiglia di adottare la stessa formulazione presente nella sezione relativa ai veicoli senza conducente, dove non è il costruttore la «persona» che presenta la domanda, ma una persona fisica o giuridica (art. 39 cpv. 1).	AMAG
La richiesta secondo cui ogni costruttore deve in linea di principio presentare una propria domanda per una determinata area di parcheggio o si debba quanto meno dipendere da un'autorizzazione del costruttore non sembra né realizzabile né opportuna se si tiene conto degli oneri amministrativi. Si creerebbe inoltre un'ulteriore dipendenza dai costruttori.	Posta, AMAG
<p>Cpv. 1 e 2: i due capoversi possono essere così semplificati: «I titolari in possesso di un'approvazione del tipo per veicoli con sistema di parcheggio automatico possono presentare una domanda di autorizzazione d'esercizio per l'area di parcheggio prevista nel Cantone nel cui territorio si trova l'area di parcheggio interessata».</p> <p>Se, ed eventualmente da chi, il titolare possa essere rappresentato è stabilito nel CC/CO o nel diritto societario e nel CO e non rientra nella competenza dell'ordinanza.</p> <p>Nota relativa al capoverso 3 lettera d: cosa si intenda nel caso concreto con «collegamento radio sufficiente e relativa latenza» dipende dalle circostanze.</p>	SAAM, AMAG

Inoltre, il capoverso 4 dovrebbe essere aggiunto come capoverso 3 lettera e e il capoverso 5 dovrebbe essere formulato come obbligo d'informare del richiedente e non come possibilità di informazione dell'autorità.	
Il Comune interessato deve essere <b>obbligatoriamente</b> coinvolto per tenere conto delle circostanze locali – anche nel caso in cui, in base al diritto cantonale, l'autorizzazione sia di competenza di un'autorità cantonale. Chiediamo pertanto la seguente aggiunta: <i><sup>2</sup> La domanda deve essere presentata nel Cantone nel cui territorio si trova l'area di parcheggio interessata. <u>Se l'autorizzazione è rilasciata da un'autorità cantonale, prima di decidere questa consulta il Comune interessato.</u></i> Occorre inoltre assicurare che l'immatricolazione del veicolo e l'ambito di impiego siano in armonia. Se l'autorità competente per l'immatricolazione del veicolo e quella per il rilascio dell'autorizzazione dell'ambito di impiego sono organi diversi, entrambe le autorizzazioni dovranno essere coordinate.	VBZ
Questa disposizione andrebbe però verificata regolarmente per valutarne l'applicabilità in base all'evoluzione concreta ed evitare blocchi inutili.	FRS
<b>Sostanziale respingimento</b> (risposta negativa nel questionario o parere equivalente) LU, SZ, OW, NW, ZG, SO, BS, SH, AR, GR, TG, TI, VS, NE, GE, PS, asa, auto-schweiz, DTC, economiesuisse, Mobilità pedonale, CDSCS, ParkingSwiss, Pro Velo, SBV, UCS, SCPCS, TCS, VFAS, ATA, CHO, Greenpeace, PPU, Swissmoves, TPG	
Le aree per il parcheggio automatico non devono comportare il bisogno di ulteriori superfici. Ciò significa che le domande per l'autorizzazione dell'esercizio di un'area per il parcheggio automatico possono essere approvate solo se si tratta già di aree di parcheggio esistenti (per il parcheggio non automatico). Ulteriori aree di parcheggio sarebbero in contrasto con le iniziative di politica ambientale volte a ridurre il fabbisogno di aree per il trasporto individuale motorizzato.	PS, Pro Velo, ATA, Greenpeace, PPU
In linea di principio siamo d'accordo. In riferimento all'articolo 28 capoverso 4 ci si chiede però se non si intendano gli obblighi di cui all'articolo 51 LCStr e se non sia opportuno inserire un rimando.	BS
Non è chiaro se la LCStr si applichi o no a tali zone.	NE
Si deve puntare a semplificare il processo di autorizzazione.	auto-schweiz, VFAS, economiesuisse
Il Comune interessato deve essere <b>obbligatoriamente</b> coinvolto per tenere conto delle circostanze locali – anche nel caso in cui, in base al diritto cantonale, l'autorizzazione sia di competenza di un'autorità cantonale. Chiediamo pertanto la seguente aggiunta: <i><sup>2</sup> La domanda deve essere presentata nel Cantone nel cui territorio si trova l'area di parcheggio interessata. <u>Se l'autorizzazione è rilasciata da un'autorità cantonale, prima di decidere questa consulta il Comune interessato.</u></i>	CDSCS, UCS, SCPCS
Occorre inoltre assicurare che l'immatricolazione del veicolo e l'ambito di impiego siano in armonia. Se l'autorità competente per l'immatricolazione del veicolo e quella per il rilascio dell'autorizzazione dell'ambito di impiego sono organi diversi, entrambe le autorizzazioni dovranno essere coordinate.	CDSCS, UCS, SCPCS
Al Cantone compete l'autorizzazione delle aree per il parcheggio automatico. Sembra importante che, oltre ai Cantoni, siano disponibili normative e requisiti quanto possibile omogenei per le aree per il parcheggio automatico; diversamente emergerà un grande (eccessivo) fabbisogno di coordinamento.	SH
Il richiedente non dovrebbe essere il costruttore del veicolo, ma il gestore del sistema di parcheggio.	LU, SZ, OW, NW, SO, SH, ZG, AR, GR, TG, VS NE GE, asa
	TI
La soluzione proposta comporta la necessità di seguire diverse procedure parallele per la stessa area, ma si tratta di una scelta inefficace. Il costruttore del veicolo deve elaborare solo le domande presentate da gestori di aree di parcheggio e rilasciare quindi le conferme necessarie sul funzionamento dei suoi veicoli. L'attestazione della funzionalità, diversa per ogni marca, va richiesta in allegato alla domanda	LU

(es. lett. e (nuova)). L'autorità competenti per il rilascio delle autorizzazioni avrà così un solo referente o un richiedente per ogni area di parcheggio.	
Il sistema di parcheggio deve riconoscere i veicoli compatibili tramite requisiti standardizzati.	AR
La condizione secondo cui solo il costruttore o una persona da lui autorizzata possono presentare domande per la gestione di aree per il parcheggio automatico sembra poco praticabile. È quindi prevedibile che le aree di parcheggio saranno concepite solo per i veicoli di un costruttore, cosa che non consente alcuna gestione ragionevole ed economica. Qui bisogna trovare una formulazione neutra a livello di costruttore. Ove possibile, questa formulazione deve essere allineata alla legislazione tedesca esistente.	NW
Perché le aree dovrebbero essere distinte per costruttore? Questa modalità non può funzionare a lungo termine. Favorisce la monopolizzazione da parte dei costruttori.	CHO
Cpv. 1 e 2: i due capoversi possono essere così semplificati: «I titolari in possesso di un'approvazione del tipo per veicoli con sistema di parcheggio automatico possono presentare una domanda di autorizzazione d'esercizio per l'area di parcheggio prevista nel Cantone nel cui territorio si trova l'area di parcheggio interessata». Se, ed eventualmente da chi, il titolare possa essere rappresentato è stabilito nel CC/CO o nel diritto societario e nel CO e non rientra nella competenza dell'ordinanza.	DTC
Proposta: utilizzo del termine «impianti per il parcheggio» Art. 28 cpv. 1: l'articolo presuppone che il costruttore debba presentare una domanda di autorizzazione per ciascun impianto per il parcheggio automatico. Cosa è previsto per gli impianti per il parcheggio provvisori (eventi)? Coerentemente con le osservazioni formulate sopra: un impianto per il parcheggio deve poter essere utilizzato da un veicolo con sistema di parcheggio automatico indipendentemente dalla tipologia e dal livello di equipaggiamento dell'impianto stesso.	Swissmoves
Che ogni costruttore di veicoli a guida automatizzata debba presentare per ogni zona una domanda per il parcheggio senza conducente non è realizzabile. Si dovrebbero definire uno o più standard per l'infrastruttura esterna al veicolo, che siano certificati in base ai requisiti dei diversi sistemi di automazione definiti nell'approvazione del tipo per determinati tipi di veicolo. Il gestore del parcheggio decide se offrire il parcheggio automatico. Questi dovrà quindi presentare la domanda indicando l'infrastruttura esterna al veicolo che è stata scelta.	ParkingSwiss
A nostro avviso, quando si fa riferimento alle aree per il parcheggio è opportuno distinguere tra gestione e allestimento. In effetti, occorre prima di tutto provvedere all'allestimento dell'area per il parcheggio. Ad esempio, mediante la costruzione di una nuova area o l'installazione della segnaletica necessaria. L'autorizzazione a gestire un sito già realizzato interviene invece in un secondo momento. In un contesto di questo tipo, reputiamo che non sia stato menzionato il fatto che l'allestimento di tali aree debba seguire le procedure cantonali (VS: secondo i casi, legge sulle strade per la costruzione e/o l'utilizzo del suolo pubblico, legge sulle costruzioni, autorizzazione della commissione cantonale per la segnaletica stradale.	VS
La norma proposta non è al momento necessaria. Nessuno costruirà un parcheggio nel quale possono parcheggiare solo determinati modelli di alcune case costruttrici. Inoltre, già oggi esistono parcheggi nei quali i veicoli non convenzionali possono essere parcheggiati automaticamente.	Mobilità pedonale
La disposizione in esame è troppo restrittiva in quanto non consente di parcheggiare liberamente in modo automatico. Ci chiediamo per quale ragione non si debba consentire a un veicolo privo di conducente di parcheggiare liberamente in un posto vuoto, mentre se ne consente la circolazione in maniera autonoma sulla rete stradale. Chiediamo pertanto una modifica in senso meno restrittivo della disposizione.	TPG
Se il suo intento è quello di obbligare ciascun costruttore di automobili a presentare una domanda di autorizzazione per la gestione di aree per il parcheggio (ad es. in un aeroporto), la norma in esame pare irrealistica. Il metodo attuale, in cui un addetto prende il comando del veicolo, lo parcheggia e lo consegna, sembra di gran lunga più semplice.	TCS
Cpv. 3: l'attestazione della funzionalità, diversa per ogni marca, deve essere richiesta in allegato alla domanda e il testo dell'ordinanza deve essere integrato di conseguenza (p. es. lett. e).	ZG
Nota relativa al capoverso 3 lettera d: cosa si intenda nel caso concreto con «collegamento radio sufficiente e relativa latenza» dipende dalle circostanze. Queste e altre domande relative ai requisiti sono l'oggetto del progetto di ricerca USTRA MB4_20_02_E_01 «Minimum requirements for an authorization to remotely drive automated vehicles in Switzerland».	DTC

Art. 28 cpv. 3 lett. d: l'espressione «e relativa latenza» è di per sé incompleta. In effetti, nel caso in cui la latenza del sistema fosse di diversi minuti, la capacità dell'impianto per il parcheggio potrebbe essere significativamente compromessa. È quindi necessario precisare quale sia il livello di latenza atteso.	Swissmoves
Cpv. 4: devono essere disciplinati non solo gli obblighi in caso di incidenti ma anche quelli che si applicano in caso di mancato funzionamento del sistema.	ZG
Inoltre, il capoverso 4 dovrebbe essere aggiunto come capoverso 3 lettera e e il capoverso 5 dovrebbe essere formulato come obbligo d'informare del richiedente e non come possibilità di informazione dell'autorità.	DTC
L'espressione «autorizzazione per la gestione» non è appropriata, poiché, in effetti, non sarà il costruttore a gestire l'impianto per il parcheggio. Lo stesso impianto deve poter accogliere veicoli di costruttori diversi. Gli impianti cui si fa riferimento sono pubblici (la LCStr non si applica agli impianti privati). La gestione è quindi di competenza comunale, cantonale o federale. I costruttori dovrebbero semmai richiedere un'«autorizzazione all'uso».	Swissmoves
<b>Domanda 28: Siete d'accordo con le disposizioni relative alla valutazione della domanda per la gestione di aree per il parcheggio automatico (art. 29)?</b>	
<b>Sostanziale approvazione</b> (risposta affermativa nel questionario o parere equivalente) ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, VD, NE, GE, JU, <b>ACVS, asa, Posta, FRS, CI CDS, CCPCS, CDDGP, CDSCS, Routiers, L-drive, ParkingSwiss, RoadCross, SAAM, SCPCS, Swissdrive, SPC, AMAG, FOR, KpOW, LOXO, Mobility, Swissmoves</b>	
Stessa osservazione formulata riguardo all'applicazione della LCStr.	NE
Si consiglia urgentemente di consultare il documento «Technical catalogue of requirements for the fully automated driving function "Automated Valet Parking (AVP)» (ottobre 2022) dell'ufficio della motorizzazione tedesco, elaborato in collaborazione con l'associazione della filiera automobilistica tedesca VDA.	AMAG
Titolo: un titolo più pertinente sarebbe «Rilascio dell'autorizzazione d'esercizio per aree di parcheggio».	SAAM, AMAG
Le domande per la disposizione di aree di parcheggio adeguate devono essere presentate al Cantone in questione e valutate dall'autorità competente, che può essere anche un Comune – la maggior parte delle offerte di parcheggio si trova su territorio comunale.	AG
Non è tuttavia ancora possibile stimare quali competenze di esperti saranno necessarie per una seria valutazione (p. es. per l'«infrastruttura esterna al veicolo»). Probabilmente saranno standard e norme nazionali, o piuttosto internazionali, che semplificano l'esame.	AG
L'autorità competente secondo il diritto cantonale dovrà esaminare la domanda di autorizzazione, accertando che siano soddisfatti i requisiti previsti all'articolo 29 OGA. Questa attività comporterà per l'autorità competente un carico di lavoro supplementare, nonché l'acquisizione di conoscenze tecniche riguardo all'infrastruttura necessaria al funzionamento dell'area per il parcheggio automatico.	VD
Questo iter richiede un'ulteriore procedura di autorizzazione che comporta altri oneri.	UR
Inoltre, ragionando al contrario, in caso di danno si dovrebbe provare anche che la procedura e i presupposti per l'autorizzazione erano corretti perché, con la base giuridica prevista, il conducente potrebbe presumere che ci sia un errore di sistema o di autorizzazione. Per questa ragione riteniamo che non sia opportuno disporre in Svizzera di parcheggi espressamente riservati ai veicoli a guida automatizzata. Piuttosto, in caso di utilizzo del parcheggio automatico nelle vicinanze, il conducente si deve assicurare personalmente che tale sistema non comporti pericoli.	UR
Proponiamo che venga aggiunto all'articolo in esame l'obbligo per il richiedente di fornire prova della conformità con la pianificazione cantonale.	FR
Cpv. 1: la domanda dovrebbe essere autorizzata e non solo approvata. Invece del termine tedesco «Genehmigung» (approvazione) si dovrebbe quindi utilizzare il termine «Bewilligung» (autorizzazione). In tal modo l'autorità preposta avrà la facoltà, se necessario, di vincolare l'autorizzazione a ulteriori oneri in materia di sicurezza. Vedi anche osservazioni relative alla domanda 1.	NW, SH, <b>ACVS, SCPCS, CDSCS, FOR, KpOW</b>
Per la gestione di un'area per il parcheggio automatico l'articolo 28 prevede l'autorizzazione del Cantone. L'autorità dovrebbe inoltre avere la facoltà di imporre, se necessario, ulteriori oneri in	ZH, TG

<p>materia di sicurezza. È quindi lecito chiedersi se, nella versione tedesca, al posto di un obbligo di approvazione («Genehmigungspflicht»), non si debba introdurre un obbligo di autorizzazione («Bevolligungspflicht»).</p>	
<p>L'articolo 28 garantisce espressamente l'autonomia del Cantone. Il rapporto esplicativo menziona inoltre la possibilità che il rilascio dell'autorizzazione possa essere delegato anche al Comune competente. L'articolo 29 presenta un elenco esaustivo per la valutazione dell'idoneità all'autorizzazione di un impianto. Di conseguenza, Cantoni e Comuni sono semplicemente autorità esecutive della Confederazione. Si dovrebbe creare la possibilità che, in base a situazioni specifiche, i Cantoni possano inserire ulteriori condizioni nell'elenco per l'autorizzazione delle domande. Questo in analogia con la disposizione di cui all'articolo 40 capoverso 5 in merito all'autorizzazione dell'ambito di impiego per i veicoli senza conducente.</p>	NW
<p>A pagina 30 del rapporto esplicativo (ultimo periodo del capitolo 4) si afferma che è prevedibile un certo traffico misto o un'interazione con altri utenti della strada. Nell'articolo 29 capoverso 1a e 1b è tuttavia richiesta una chiara separazione con apposite entrate e uscite.</p>	AMAG
<p>Nel rapporto esplicativo si fa esplicitamente riferimento a quanto segue: «Per autorizzare un'area per il parcheggio automatico non è invece necessario che sia utilizzata solo da veicoli senza occupanti». Questo in riferimento all'articolo 24 capoverso 1. Questa importante precisazione relativa alla gestione mista dovrebbe essere esplicitamente ripresa nell'ordinanza.</p>	NW
<p>Occorre inoltre concretizzare in che modo è regolamentato l'accesso dei conducenti a queste aree miste. A nostro avviso le zone dovrebbero essere separate più chiaramente, per esempio nel caso di parcheggi con piani/zone specifici per il parcheggio automatico. Altrimenti esiste a nostro avviso una certa incongruenza rispetto alla formulazione restrittiva di cui al capoverso 1 lettera b relativa alle entrate e alle uscite vere e proprie.</p>	NW
<p>Secondo l'articolo 29 capoverso 1 lettera a OGA, un'area di parcheggio deve essere separata dalle altre corsie, dai marciapiedi, dai percorsi pedonali e ciclabili. Non è chiaro se ciò presupponga interventi strutturali o se la segnaletica orizzontale sia sufficiente.</p>	ZH
<p>Si nota la presenza di un'incongruenza laddove, nell'articolo 25b capoverso 2 LCStr, il legislatore specifica che l'area di parcheggio è separata dal resto del traffico e dalle aree destinate a pedoni e ciclisti, mentre stando ai commenti relativi all'articolo 29 deve essere aperta anche al parcheggio di veicoli convenzionali.</p>	SG
<p>Non si capisce tuttavia perché l'articolo 28 rimandi al «costruttore» di un tale impianto, mentre nell'articolo 29 si faccia riferimento al «richiedente».</p>	NW
<p>Dall'ordinanza non emerge in maniera univoca cosa significhi concretamente il termine «separata».</p>	TG
<p>Cpv. 1: questo capoverso può essere formulato in maniera più semplice nel modo seguente:          «L'autorizzazione d'esercizio per le aree per il parcheggio automatico è rilasciata se nella domanda è dimostrato che:          a) l'area di parcheggio è separata dal restante traffico veicolare e pedonale;          b) l'area può essere percorsa solo attraverso apposite entrate e uscite;          c) l'assegnazione di un posto di parcheggio è possibile solo per i veicoli dotati di approvazione del tipo;          d) l'infrastruttura esterna al veicolo e lo scambio di informazioni tra infrastruttura esterna e sistema di automazione soddisfano i requisiti dell'approvazione del tipo del veicolo interessato;          e) l'area di parcheggio è dotata di dispositivi accessibili e ben visibili che consentono di disattivare i sistemi di parcheggio automatico di tutti i veicoli situati al suo interno;          f) le zone di consegna e ritiro sono contrassegnate come tali».</p>	SAAM, AMAG
<p>Il requisito che prevede di avere apposite entrate e uscite viene respinto perché comporterebbe investimenti elevati nell'infrastruttura esistente e non sarebbe proporzionato alle esigenze sopra descritte in relazione al traffico misto.</p>	Posta, AMAG
<p>Per quanto concerne il rimando all'articolo 40 capoverso 5 si fa già notare in questo punto che, per ulteriori requisiti, deve valere il principio della proporzionalità, così da garantire una gestione economica opportuna e sostenibile, valutando i rischi.</p>	Posta, AMAG
<p>Il campo di applicazione geografico AVP è a disposizione anche degli altri utenti della strada. Nell'ottica della prevenzione e dell'assenza di collisioni l'intero sistema AVP deve essere progettato in modo da garantire che il veicolo AVP riconosca tutti gli oggetti e le persone presenti nel campo di applicazione AVP e reagisca in modo sicuro, così da garantire l'assenza di collisioni con questi oggetti e persone.</p>	AMAG

Il concetto di sicurezza deve mostrare a livello di sistema, con misure idonee, il riconoscimento e la riduzione al minimo o l'esclusione delle possibili minacce identificate nell'analisi dei pericoli secondo lo stato della tecnica. Le misure di mitigazione (elencate nel catalogo dei requisiti di cui al capitolo 3) includerebbero per esempio la presenza, in un numero adeguato di punti chiaramente visibili e accessibili, della possibilità che tutti i veicoli AVP presenti nel campo di applicazione geografico AVP e appartenenti all'intero sistema AVP siano immediatamente trasferiti allo stato di rischio minimo mediante disattivazione dell'AVP. Questa possibilità deve essere contrassegnata in modo chiaramente riconoscibile e protetta da eventuali abusi o azionamenti non intenzionali.	AMAG
L'attuazione della funzione di guida dinamica e la controllabilità per altri utenti della strada nelle rispettive situazioni di incrocio e svolta all'interno del campo di applicazione geografico AVP deve essere illustrata all'autorità che esegue la valutazione, anche in base a scenari concreti.	AMAG
Le aree di parcheggio possono avere natura privata (dominio su cui la LCStr e le ordinanze che ad essa fanno riferimento non si applicano) o pubblica. Ne deriva quindi che l'OGA si applica agli «impianti per il parcheggio pubblici». In questo caso, in genere, la proprietà delle particelle su cui sono realizzati gli impianti di parcheggio è comunale, così come comunale è di norma la responsabilità della gestione e della manutenzione degli stessi. Ci risulta pertanto difficile comprendere in che modo la gestione di un'area per il parcheggio automatico possa essere trasferita a un soggetto richiedente (diverso dal Comune). Questo ci pare inconcepibile poiché il gestore (il richiedente), nonostante si tratti di suolo considerato pubblico, potrebbe stabilire chi debbano essere gli aventi diritto.	Swissmoves
Art. 29 cpv. 1. Utilizzo di «impianti per il parcheggio» come termine generico.	Swissmoves
Art. 29 cpv. 1 lett. a: le aree per il parcheggio sono solitamente lungo la carreggiata (la carreggiata è lo spazio riservato alla circolazione + gli spazi dedicati al parcheggio). Per quale ragione tali aree dovrebbero essere separate dalla carreggiata? Dovrebbe essere meglio specificato in questo caso cosa si intende per separazione (fisica o tramite segnaletica orizzontale).	Swissmoves
Art. 29 cpv. 1 lett. c: l'assegnazione del parcheggio pubblico dovrebbe garantire alle persone un accesso indiscriminato (principio di equità) indipendentemente dal fatto che si disponga o no di un veicolo a guida automatizzata.	Swissmoves
Art. 29 cpv. 1 lett. d: commento identico a quello relativo all'articolo 26 capoverso 1.	Swissmoves
Art. 29 cpv. 1 lett. e: il sistema automatico è una dotazione del veicolo e non dell'impianto per il parcheggio. Non dovrebbe quindi competere a quest'ultimo la messa in sicurezza di tutti i veicoli, ma dovrebbe essere invece il costruttore a provvedere a un'adeguata messa in sicurezza del sistema automatico del veicolo che ha sviluppato.	Swissmoves
Art. 29 cpv. 1 lett. f: commento identico a quello relativo all'articolo 24 capoverso 2.	Swissmoves
<b>Sostanziale respingimento</b> (risposta negativa nel questionario o parere equivalente) BS, BL, TI, VS, PS, UPSA, auto-schweiz, DTC, economiesuisse, Mobilità pedonale, Pro Velo, SBV, UCS, VFAS, ATA, Greenpeace, PPU, TPG, CHO	
Titolo: un titolo più pertinente sarebbe «Rilascio dell'autorizzazione d'esercizio per aree di parcheggio».	DTC
Cpv. 1: questo capoverso può essere formulato in maniera più semplice nel modo seguente: «L'autorizzazione d'esercizio per le aree per il parcheggio automatico è rilasciata se nella domanda è dimostrato che: a) l'area di parcheggio è separata dal restante traffico veicolare e pedonale; b) l'area può essere percorsa solo attraverso apposite entrate e uscite; c) l'assegnazione di un posto di parcheggio è possibile solo per i veicoli dotati di approvazione del tipo; d) l'infrastruttura esterna al veicolo e lo scambio di informazioni tra infrastruttura esterna e sistema di automazione soddisfano i requisiti dell'approvazione del tipo del veicolo interessato; a) l'area di parcheggio è dotata di dispositivi accessibili e ben visibili che consentono di disattivare i sistemi di parcheggio automatico di tutti i veicoli situati al suo interno; f) le zone di consegna e ritiro sono contrassegnate come tali».	DTC

Cpv. 1: Invece del termine tedesco «Genehmigung» (approvazione) si dovrebbe quindi utilizzare il termine «Bewilligung» (autorizzazione). In tal modo l'autorità preposta avrà la facoltà, se necessario, di vincolare l'autorizzazione a ulteriori oneri in materia di sicurezza.	BS, BL, UCS
All'articolo va aggiunto un capoverso che consenta ai Cantoni e alla Confederazione di respingere le richieste per mancanza di capacità della rete stradale, per la presenza di incongruenze rispetto alla vigente legge sulla pianificazione del territorio e per incompatibilità con lo sviluppo sostenibile della mobilità, in particolare con piani federali, piani settoriali e direttori dei Cantoni e con la pianificazione comunale.	UCS
	TI
I dispositivi di parcheggio devono poter essere utilizzati per parcheggiare sia dai veicoli a guida automatizzata sia da quelli privi di sistema di automazione. Dovrà essere consentito l'utilizzo misto, così da poter utilizzare i dispositivi di parcheggio esistenti. Non si devono creare doppioni strutturali delle entrate e delle uscite.	auto-schweiz, VFAS, economiesuisse
Anche questa disposizione è troppo restrittiva. In effetti, essa impone una separazione completa e totale tra i veicoli dotati di un sistema di parcheggio automatico e gli altri utenti dell'area per il parcheggio, cioè un'operazione pressoché impossibile da mettere in pratica, salvo forse in aree per il parcheggio di nuova realizzazione. Per il resto, si rimanda alle osservazioni che abbiamo formulato riguardo all'articolo 25.	TPG
L'utilizzo misto comune con tutti i veicoli deve comunque essere consentito. L'utilizzo esclusivo per veicoli con parcheggio automatico determina un aumento dello spazio necessario per i parcheggi, il cui numero scarseggia già oggi.	UPSA
L'articolo 29 capoverso 1 lettera f propone di contrassegnare le zone di consegna e di ritiro dei veicoli. Per quanto ci è dato sapere, l'OSStr non prevede, ad oggi, contrassegni appositi per questo tipo di veicoli.	VS
Le nuove aree per il parcheggio automatico non devono in nessun caso limitare la mobilità lenta. Il fatto che l'area di parcheggio debba essere «separata dalle altre corsie, dai marciapiedi, dai percorsi pedonali e ciclabili [...]» (cpv. 1a) non deve comportare restrizioni all'infrastruttura o alla libertà di movimento della mobilità lenta in prossimità dei parcheggi.	PS, Pro Velo, ATA, Greenpeace, PPU
Con l'articolo 29 capoverso 1 lettera a – «l'area di parcheggio è separata dalle altre corsie, dai marciapiedi, dai percorsi pedonali e ciclabili» – occorre inoltre garantire che anche non vedenti e ipovedenti non si intrattengano per errore sul posto di parcheggio.	SBV
La norma proposta non è al momento necessaria. Nessuno costruirà un parcheggio nel quale possono parcheggiare solo determinati modelli di alcune case costruttrici. Inoltre, già oggi esistono parcheggi nei quali i veicoli non convenzionali possono essere parcheggiati automaticamente.	Mobilità pedonale
I parcheggi specifici per costruttore non hanno senso.	CHO

### Domanda 29: Siete d'accordo con gli obblighi del costruttore di veicoli senza conducente in materia di formazione (art. 30)?

**Sostanziale approvazione** (risposta affermativa nel questionario o parere equivalente)

ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, ACVS, UPSA, asa, auto-schweiz, VFAS, upi, Posta, economiesuisse, FRS, Mobilità pedonale, CI CDS, CCPCS, CDDGP, CDSCS, RoadCross, SAAM, UCS, Suva, SCPCS, Swissdrive, SPC, AMAG, FOR, KpOW, mybuxi, Swissmoves, TPG, VBZ

Occorre assicurarsi che la formulazione sia mantenuta a un livello funzionale che definisca attività, diritti e doveri nell'ambito della sicurezza della circolazione e del flusso veicolare. Occorre rinunciare a un'esecuzione eccessivamente dettagliata e a un grado di dettaglio troppo profondo.

AMAG

Ci si chiede in che modo sia regolamentato l'«import grigio» (nessun importatore generale). In tal caso dovrebbe essere responsabile anche il costruttore.	BE, AG
Riteniamo tuttavia importante che in caso di guida in modalità manuale del veicolo il conducente sia in possesso del permesso necessario per il tipo di veicolo guidato.	Swissmoves
L'offerta di corsi di formazione è fondamentale e imprescindibile.	LU, UR, <b>Mobilità pedonale</b>
L'USTRA dovrebbe in seguito e in funzione dei veicoli interessati fornire indicazioni più dettagliate riguardo alla formazione obbligatoria (durata dell'attività in presenza o da remoto, contenuti ecc.) così da evitare percorsi formativi eccessivamente semplici o il rilascio di certificati senza un'effettiva formazione.	VD
La formazione dovrebbe prevedere elementi di sicurezza stradale. Si propone di aggiungere aspetti relativi al funzionamento sicuro del veicolo stesso e nel traffico misto con altri utenti della strada.	upi
Per garantire la qualità delle formazioni e la correttezza delle attestazioni, RoadCross Svizzera è del parere che queste debbano essere tenute in Svizzera. In tal modo si garantisce anche che gli operatori abbiano dimestichezza con le leggi nazionali.	RoadCross
Dal momento che la Svizzera importerà praticamente tutti i veicoli a guida autonoma dall'estero, in termini di contenuto non si capisce perché il costruttore estero (senza stabile organizzazione in Svizzera) sia esonerato dal proprio obbligo di formazione. L'obbligo di formazione dell'importatore non dovrebbe sostituire quello del costruttore, bensì aggiungersi ad esso.	Posta, SAAM, AMAG, VBZ, Mobility
Nel caso di veicoli completamente senza conducente, tuttavia, la responsabilità deve essere delegata al costruttore dal momento che i «conducenti» non possono incidere in alcun modo sulla natura e la frequenza degli incidenti.	<b>Mobilità pedonale</b>
In che modo è garantito il controllo di qualità della formazione? Come sopra menzionato, una via percorribile per l'introduzione della guida automatizzata sarebbe la concentrazione in ambiti di impiego professionali. Si potrebbe così sviluppare anche la questione della formazione.	mybuxi
Il fatto che, secondo l'articolo 30 capoverso 2, l'importatore (quindi anche l'AMAG) sia responsabile, va bene per l'AMAG e corrisponde già alla prassi concreta.	AMAG
Questa disposizione è discutibile in termini di contenuto e potrebbe essere formulata in maniera più semplice. Cpv. 1: proposta: «Al costruttore di un veicolo senza conducente compete verificare che gli operatori dispongano di tutte le conoscenze tecniche e le capacità pratiche (inclusa quella del funzionamento manuale) necessarie per l'esercizio affidabile e sicuro delle proprie attività. Il costruttore rilascia un'attestazione scritta alle persone che hanno completato con successo la formazione corrispondente in Svizzera o all'estero». Nota al capoverso 1: il concetto di comando «manuale» di un veicolo senza conducente provvisto di sistema di automazione è fuorviante e deve essere ulteriormente chiarito nel rapporto. Cpv. 2: formulazione più semplice: «Se il costruttore non ha stabile organizzazione in Svizzera, il capoverso 1 si applica anche all'importatore». L'ultimo periodo è superfluo.	Posta, SAAM, AMAG, VBZ
<b>Sostanziale respingimento</b> (risposta negativa nel questionario o parere equivalente) PS, DTC, Routiers, L-drive, Pro Velo, SBV, ATA, Greenpeace, LOXO, PPU, CHO	
Si devono tenere anche formazioni di singole persone che guidano un veicolo a guida automatizzata.	PS
Queste formazioni vanno eseguite anche in Svizzera e non solo all'estero.	PS, Pro Velo, ATA, Routiers, L-drive, Greenpeace, PPU
<u>Proposta di modifica</u> : «Cpv. 2: Se il costruttore non ha stabile organizzazione in Svizzera, l'importatore del veicolo senza conducente è responsabile dell'adempimento dei doveri di cui al capoverso 1. La formazione <del>non</del> deve svolgersi in Svizzera».	PS, Pro Velo, ATA, Greenpeace, PPU
Lo Stato deve verificare sia l'esecuzione che le capacità delle persone interessate. Già all'introduzione dei veicoli senza cavalli si fece affidamento sui costruttori per la formazione dei conducenti e, già allora, questa prassi non ebbe successo, perché ciò che contava di più era vendere veicoli.	Routiers

SBV è d'accordo con l'obbligo di formazione.	SBV
Per poter agire in conformità alla legge, gli operatori devono inoltre conoscere le leggi nazionali relative alla guida automatizzata. Ciò è sicuramente più semplice se la formazione si svolge in Svizzera. Ci chiediamo tuttavia se questo aspetto sia eventualmente coperto dall'articolo 35 OGA.	L-drive
Questa disposizione è discutibile in termini di contenuto e potrebbe essere formulata in maniera più semplice. Dal momento che la Svizzera importerà praticamente tutti i veicoli a guida autonoma dall'estero, in termini di contenuto non si capisce perché il costruttore estero (senza stabile organizzazione in Svizzera) sia esonerato dal proprio obbligo di formazione. L'obbligo di formazione dell'importatore non dovrebbe sostituire quello del costruttore, bensì aggiungersi ad esso. Cpv. 1: proposta: «Al costruttore di un veicolo senza conducente compete verificare che gli operatori dispongano di tutte le conoscenze tecniche e le capacità pratiche (inclusa quella del funzionamento manuale) necessarie per l'esercizio affidabile e sicuro delle proprie attività. Il costruttore rilascia un'attestazione scritta alle persone che hanno completato con successo la formazione corrispondente in Svizzera o all'estero». Nota al capoverso 1: il concetto di comando «manuale» di un veicolo senza conducente provvisto di sistema di automazione è fuorviante e deve essere ulteriormente chiarito nel rapporto. Cpv. 2: formulazione più semplice: «Se il costruttore non ha stabile organizzazione in Svizzera, il capoverso 1 si applica anche all'importatore». L'ultimo periodo è superfluo.	DTC
Sarebbe opportuno che a rilasciare i certificati di formazione fossero gli operatori più che i costruttori. Il costruttore, infatti, non è necessariamente responsabile dei dipendenti dell'operatore, ma può offrire a quest'ultimo la possibilità di accedere alle informazioni necessarie a fini formativi.	LOXO
Nel caso di veicoli completamente senza conducente, tuttavia, la responsabilità deve essere delegata al costruttore dal momento che i «conducenti» non possono incidere in alcun modo sulla natura e la frequenza degli incidenti.	SBV
A nostro avviso il costruttore deve avere una stabile organizzazione in Svizzera per possibili problemi giuridici. Gli operatori non sono definiti.	CHO
<p><b>Domanda 30: Siete d'accordo con le disposizioni relative agli addetti al carico e allo scarico di veicoli senza conducente, in particolare che, in caso di scarico parziale, spetti in prima linea alla persona che se ne occupa garantire che non abbia effetti negativi sul carico residuo (art. 31)?</b></p> <p><b>Sostanziale approvazione</b> (risposta affermativa nel questionario o parere equivalente) ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, FR, SO, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, <b>ACVS, UPSA, asa, auto-schweiz, VFAS, upi, economiesuisse, FRS, Mobilità pedonale, CI CDS, CCPCS, CDDGP, CDSCS, L-drive, RoadCross, SBV, Suva, SCPCS, Swissdrive, ASA, SPC, AMAG, FOR, KpOW, LOXO, TPG, CHO</b></p>	
A titolo integrativo si deve rimandare ai doveri di cui all'articolo 30 (Passeggeri, carico, rimorchi) LCStr e all'articolo 73 (Carico; in generale) dell'ordinanza sulle norme della circolazione stradale (ONC).	LU, UR, NW, SO, SH, AR, AI, GR, AG, VS, NE, GE, JU, <b>asa</b>
Questa disposizione è superflua in quanto, oltre a non risolvere alcun problema concreto, tende piuttosto a crearne.	Posta, SAAM, AMAG
In linea di principio si intende qui il diritto del regolatore in riferimento alla sicurezza del carico. Mentre nel caso del carico (sempre che non si tratti di un carico parziale separato) sussisterebbe ancora la possibilità di soddisfare l'articolo 31 capoverso 1, risulterebbe difficile adempiere i requisiti di cui all'articolo 31, dal momento che la persona che effettua lo scarico non può fare una valutazione definitiva della distribuzione e degli effetti del carico rimanente.	AMAG
Cpv. 1: le prescrizioni concernenti il carico non sono vincolate al conducente e quindi valgono anche se il detentore utilizza un veicolo senza conducente. Responsabile della sicurezza del carico è già oggi la persona che esegue l'operazione di carico (caricatore) o che la fa eseguire (detentore,	Posta, SAAM

eventualmente conducente). Con i veicoli senza conducente non cambia nulla; per questo motivo non è necessaria alcuna nuova prescrizione.	
Cpv. 2: questo capoverso ignora il fatto che, con un veicolo senza conducente, spesso l'operazione di scarico delle merci non viene eseguita da un ausiliario del detentore o del fornitore/venditore, ma dal cliente. Non compete tuttavia a quest'ultimo assumersi la responsabilità per una parte dell'operazione di fornitura effettuata dal fornitore. Chi fornisce merci utilizzando veicoli senza conducente dovrebbe essere personalmente responsabile affinché la presa in consegna della merce da parte del cliente avvenga in modo tale da escludere che «si ripercuota negativamente sul resto del carico».	Posta, SAAM
Ci si chiede inoltre in che modo sia possibile identificare la persona che effettua il carico completo o parziale o lo scarico parziale. Per esempio, si deve tenere un verbale sull'operazione di carico/scarico?	AG
Come è possibile verificare la persona che esegue il carico?	BE
Nel caso di un veicolo con conducente, ai sensi dell'articolo 93 LCStr il conducente è il principale garante della corretta assicurazione del carico. Secondo l'articolo 31 OGA la responsabilità deve competere primariamente alla persona che carica o scarica il veicolo senza conducente. Anche l'entità della pena è valutata in modo diverso. Come si giustifica questa disparità di trattamento?	BL
Occorre tenere presente che, diversamente dagli autisti, per esempio, coloro che caricano i veicoli senza conducente non hanno alcuna formazione di base su come fissare il carico. Eventualmente sarebbe qui opportuno inserire un rimando all'attuale norma europea EN 12195 che ne disciplina i requisiti.	SG
Si potrebbe lontanamente ipotizzare che questa responsabilità venga assegnata agli operatori i quali, in base alle informazioni ottenute dai dati dei sensori e dei veicoli, effettuerebbero tale valutazione qualora dovesse discostarsi da un valore standard precedente. Questa proposta sarebbe comunque alquanto difficile da attuare.	AMAG
In generale la normativa dovrebbe rappresentare e consentire questi processi di controllo non in forma fisica, ma digitalizzata (v. anche commenti all'art. 32).	AMAG
Come si procede in caso di carico e scarico automatizzati?	mybuxi
<b>Sostanziale respingimento</b> (risposta negativa nel questionario o parere equivalente) ZG, BS, PS, PLR, DTC, Routiers, Pro Velo, ATA, Greenpeace, Mobility, PPU, Swissmoves	
Secondo il PLR questa disposizione è superflua. Già oggi la persona che esegue l'operazione di carico o che la fa eseguire è responsabile della sicurezza del carico. La situazione non cambia in caso di impiego di veicoli senza conducente.	PLR
Questa disposizione è superflua in quanto, oltre a non risolvere alcun problema concreto, tende piuttosto a crearne.	DTC
A nostro avviso qui si ha una disparità di trattamento tra tipi di veicoli. Nel caso di un veicolo privo di guida autonoma, ai sensi dell'articolo 93 LCStr il conducente è il principale garante della corretta assicurazione del carico. Secondo l'articolo 31 OGA la responsabilità deve competere primariamente alla persona che carica o scarica il veicolo senza conducente. Anche l'entità della pena è valutata in modo diverso. Come si giustifica questa disparità di trattamento?	BS
Cpv. 1: le prescrizioni concernenti il carico non sono vincolate al conducente e quindi valgono anche se il detentore utilizza un veicolo senza conducente. Responsabile della sicurezza del carico è già oggi la persona che esegue l'operazione di carico (caricatore) o che la fa eseguire (detentore, eventualmente conducente). Con i veicoli senza conducente non cambia nulla; per questo motivo non è necessaria alcuna nuova prescrizione.	DTC, Mobility
Cpv. 2: questo capoverso ignora il fatto che, con un veicolo senza conducente, spesso l'operazione di scarico delle merci non viene eseguita da un ausiliario del detentore o del fornitore/venditore, ma dal cliente. Non compete tuttavia a quest'ultimo assumersi la responsabilità per una parte dell'operazione di fornitura effettuata dal fornitore. Chi fornisce merci utilizzando veicoli senza conducente dovrebbe essere personalmente responsabile affinché la presa in consegna della merce da parte del cliente avvenga in modo tale da escludere che «si ripercuota negativamente sul resto del carico».	PS, DTC, Pro Velo, ATA, Greenpeace, PPU

Non basta addossare la responsabilità al personale che effettua l'operazione di carico. Le persone interessate devono essere adeguatamente formate. Chi utilizza questi veicoli deve assicurare che le persone interessate siano in possesso delle competenze necessarie. Routiers

Art. 31 cpv. 1: manca il concetto di sagoma (dimensioni e sporgenze del carico). Swissmoves

Si rimanda integralmente ai doveri di cui all'articolo 30 LCStr e all'articolo 73 ONC. ZG

### Domanda 31: Siete d'accordo con i compiti e doveri previsti per i detentori di veicoli senza conducente (art. 32)?

**Sostanziale approvazione** (risposta affermativa nel questionario o parere equivalente)

ZH, LU, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, [PS](#), [ACVS](#), [UPSA](#), [asa](#), [auto-schweiz](#), [TCS](#), [VFAS](#), [upi](#), [economiesuisse](#), [FRS](#), [Mobilità pedonale](#), [CI CDS](#), [CCPCS](#), [CDDGP](#), [CDSCS](#), [Routiers](#), [L-drive](#), [Pro Velo](#), [RoadCross](#), [Posta](#), [SAAM](#), [SBV](#), [UCS](#), [Suva](#), [SCPCS](#), [Swissdrive](#), [ATA](#), [ASA](#), [SPC](#), [AMAG](#), [FOR](#), [Greenpeace](#), [KpOW](#), [Mobility](#), [mybuxi](#), [PPU](#), [TPG](#), [VBZ](#)

In linea di principio occorre far sì che tutti gli interventi manuali, come per esempio quelli di cui all'articolo 32 capoverso 2, possano essere effettuati attraverso il controllo di funzionalità approfondito nell'ambito di controlli digitalizzati (possibilmente con sorveglianza remota da parte dell'operatore). Il detentore è responsabile della sicurezza della messa in esercizio quotidiana e deve poter decidere personalmente in che modo organizzare a livello operativo il controllo di funzionalità approfondito (controllo fisico sul posto, mediante comando remoto, automatizzato ecc.). AMAG

In linea di principio sì. In questa ordinanza dovrebbero però essere indicati solo i punti specifici per i veicoli automatizzati (sono escluse le verifiche meccaniche). mybuxi

In questa disposizione i capoversi iniziano per sette volte con lo stesso testo, il che affatica la lettura. Il testo potrebbe essere semplificato nel modo seguente: SAAM, AMAG, Mobility, VBZ

«Il detentore del veicolo ha i doveri seguenti:

- a) provvedere all'aggiornamento e alla manutenzione del sistema di automazione secondo le disposizioni del costruttore; b) effettuare un controllo di funzionalità approfondito prima che il veicolo venga utilizzato quotidianamente. Detto controllo consiste nell'esecuzione di una manovra ~~manuale~~ per verificare... a.... b.... c. eventuali errori di autodiagnosi dei sistemi elettronici del veicolo rilevanti per la sicurezza;
- c) assicurarsi che il veicolo sia utilizzato solo in un ambito autorizzato sotto sorveglianza operativa e con l'infrastruttura necessaria;
- d) garantire la disponibilità dell'infrastruttura necessaria e di personale che abbia completato la formazione e i corsi di perfezionamento richiesti (art. 35 cpv. 3 e 4) per l'eventuale comando manuale del veicolo;
- e) garantire a livello organizzativo che vengano adempiuti i doveri di legge rivolti ai conducenti, tenuto conto che l'obbligo di collocare un segnale di veicolo fermo può essere rispettato attivando dispositivi di avvertimento a luce lampeggianti;
- f) assicurarsi che gli organi di controllo possano prendere visione della licenza di circolazione in forma fisica o digitale in qualsiasi momento e senza difficoltà».

Art. 32 cpv. 2: la disposizione riguarda i controlli da effettuare prima dell'utilizzo del veicolo. Sarebbe, tuttavia, opportuno che fosse compilato un verbale atto ad accertare la corretta esecuzione di tali controlli. La compilazione di un simile rapporto potrebbe infatti confermarne l'effettiva realizzazione nell'eventualità in cui si dovesse verificare un incidente stradale. VD

Secondo il capoverso 2, il detentore deve poter delegare all'operatore il controllo di funzionalità pur rimanendo responsabile della sua esecuzione (a pag. 35 del rapporto esplicativo, il punto in esame è più chiaro e meglio formulato rispetto al testo dell'ordinanza). TCS

Nota relativa al capoverso 2: il termine «manuale» non è chiaro e non viene ulteriormente spiegato nel rapporto. Dovrebbe pertanto essere stralciato. Il detentore è responsabile della sicurezza della messa in esercizio quotidiana e deve poter decidere personalmente in che modo organizzare a livello operativo il controllo di funzionalità approfondito (controllo fisico sul posto, mediante comando remoto, automatizzato ecc.). SAAM, AMAG, VBZ

A nostro avviso il controllo di funzionalità non dovrebbe essere previsto solo mediante comando manuale, ma anche attraverso il sistema o l'operatore. Per questo proponiamo di stralciare il termine «manuale» nell'articolo 32 capoverso 2. Modificato, l'articolo 32 capoverso 2 recita come segue: «Detto controllo consiste nell'esecuzione di una manovra per verificare: Posta

Cpv. 6: il segnale di veicolo fermo non è necessario solo se l'operatore non è all'interno del veicolo.	NE
L'articolo 32 capoverso 7 è ben difficile da attuare a livello procedurale; gli organi di controllo dovrebbero essere istruiti nell'ambito del funzionamento approvato, in modo che il controllo possa essere effettuato dall'operatore. Inoltre, in caso di comportamento del veicolo non conforme alle norme, sussiste anche la possibilità di accedere ai dati del registratore di guida, qualora sia stato commesso un atto grave che pregiudica la sicurezza della circolazione o il flusso veicolare.	AMAG
Il capoverso 7 dovrebbe però essere modificato: la licenza di circolazione dovrebbe essere in ogni caso all'interno del veicolo e accessibile agli organi di controllo, ma in aggiunta può anche essere visualizzata in modalità audiovisiva. In caso di guasto del sistema o di forte deformazione sarà possibile accedere alla licenza di circolazione con i principali dati di base.	LU
Art. 32 cpv. 7: devono essere previste delle misure atte a garantire che, in caso di controllo, la licenza di circolazione possa sempre essere esibita tramite l'interfaccia audiovisiva del veicolo. Se ciò non fosse possibile, si dovrà esigere la presenza del documento all'interno del veicolo.	VD
In riferimento al paragrafo 7 ci si chiede inoltre se non si debba consentire anche una versione digitale della licenza di circolazione.	mybuxi
Occorre prestare attenzione alla possibile confusione di ruoli tra costruttore, importatore, detentore e operatore.	VD
Pertanto, riteniamo opportuno che venga chiarito se debba effettivamente essere il «detentore» ad «assicurarsi che venga effettuato un controllo di funzionalità approfondito prima che il veicolo venga utilizzato quotidianamente» (pneumatici, freni, dispositivi di illuminazione ecc.) o se di tale incombenza non si debba invece fare carico «l'operatore».	VD
Secondo l'articolo 44 capoverso 1 lettere j e k nOGA sono punibili le infrazioni dell'articolo 32 nOGA commesse dai detentori. I detentori possono essere persone fisiche o giuridiche. Occorre pertanto una base legale per la punibilità delle persone giuridiche, altrimenti le disposizioni penali corrispondenti risultano obsolete.	ZH, OW, NW, SH, GR, SG, NE, ACVS, CCPCS, CDDGP, CDSCS, UCS, SCPCS, FOR, KpOW
	TI
Ai detentori sono imposte esigenze elevate. Si consiglia di prevedere una formazione adeguata per i detentori. Eventualmente, le conoscenze teoriche e pratiche possono essere garantite con un esame.	Swissdrive
<b>Sostanziale respingimento</b> (risposta negativa nel questionario o parere equivalente) BE, UR, BS, BL, DTC, CHO, LOXO, Swissmoves	
In questa disposizione i capoversi iniziano per sette volte con lo stesso testo, il che affatica la lettura. Il testo potrebbe essere semplificato nel modo seguente: «Il detentore del veicolo ha i doveri seguenti: a) provvedere all'aggiornamento e alla manutenzione del sistema di automazione secondo le disposizioni del costruttore; b) effettuare un controllo di funzionalità approfondito prima che il veicolo venga utilizzato quotidianamente. Detto controllo consiste nell'esecuzione di una manovra manuale per verificare... a.... b.... c. eventuali errori di autodiagnosi dei sistemi elettronici del veicolo rilevanti per la sicurezza; c) assicurarsi che il veicolo sia utilizzato solo in un ambito autorizzato sotto sorveglianza operativa e con l'infrastruttura necessaria; d) garantire la disponibilità dell'infrastruttura necessaria e di personale che abbia completato la formazione e i corsi di perfezionamento richiesti (art. 35 cpv. 3 e 4) per l'eventuale comando manuale del veicolo; e) garantire a livello organizzativo che vengano adempiuti i doveri di legge rivolti ai conducenti, tenuto conto che l'obbligo di collocare un segnale di veicolo fermo può essere rispettato attivando dispositivi di avvertimento a luce lampeggiante; f) assicurarsi che gli organi di controllo possano prendere visione della licenza di circolazione in forma fisica o digitale in qualsiasi momento e senza difficoltà».	DTC
Nota relativa al capoverso 2: il termine «manuale» non è chiaro e non viene ulteriormente spiegato nel rapporto. Dovrebbe pertanto essere stralciato. Il detentore è responsabile della sicurezza della messa in esercizio quotidiana e deve poter decidere personalmente in che modo organizzare a livello operativo il controllo di funzionalità approfondito (controllo fisico sul posto, mediante comando remoto, automatizzato ecc.).	DTC

Art. 32 cpv. 3: l'articolo dispone che il veicolo debba essere utilizzato sotto la sorveglianza di un operatore. Ciò implica una relazione di tipo univoco, cioè una modalità di funzionamento in controtendenza rispetto ai recenti orientamenti nell'ambito delle flotte di veicoli a guida automatizzata. In effetti, è previsto che una centrale operativa possa sorvegliare una flotta composta da diversi veicoli e che l'intervento degli operatori sia sollecitato solo quando un veicolo richieda un'azione di guida manuale.	Swissmoves
Secondo l'articolo 44 capoverso 1 lettere j e k nOGA sono punibili le infrazioni dell'articolo 32 nOGA commesse dai detentori. I detentori possono essere persone fisiche o giuridiche. Occorre pertanto una base legale per la punibilità delle persone giuridiche, altrimenti le disposizioni penali corrispondenti risultano obsolete.	BS, BL
La licenza di circolazione di questi veicoli deve essere esclusivamente in formato elettronico o memorizzata nell'IVZ; non è necessaria alcuna «licenza cartacea». Per contro si deve applicare un identificativo ben leggibile dall'esterno (incl. indicazione nel sistema in cui si specifica dove trovarlo). Potrebbe essere un QR code o il numero di telaio. Bisognerebbe inoltre verificare se i veicoli autonomi non debbano essere provvisti di targhe speciali. È fondamentale che i dati siano consultabili sul posto.	BE, BS, BL
Si rimanda all'osservazione formulata per l'articolo 30 circa la nozione di licenza di condurre.	Swissmoves
La licenza di condurre deve in ogni caso essere accessibile all'interno del veicolo agli organi di controllo, e in aggiunta può anche essere visualizzata in modalità audiovisiva. In questo modo, in caso di guasto del sistema o di forte deformazione sarà possibile accedere alla licenza di circolazione con i principali dati di base.	UR
Cpv. 2: il controllo di cui trattasi non deve necessariamente essere di tipo manuale. Nell'industria automobilistica moderna diversi controlli sono effettuati automaticamente dalla vettura o da altri sistemi/sensori di cui è dotata l'infrastruttura per il parcheggio. Inoltre, l'operatore (da remoto) può sorvegliare i controlli automatici e confermare il corretto esito dei test prima dell'utilizzo quotidiano. Se questo tipo di operazioni dovessero essere effettuate manualmente il «business case» avrebbe un enorme impatto finanziario, impedendo l'adozione dei veicoli automatizzati da parte degli operatori. Il controllo in questione consiste nell'esecuzione manuale o automatica di una manovra per verificare:	LOXO
La responsabilità per l'aggiornamento compete al costruttore. In questo ambito i detentori del veicolo non possono esercitare alcuna influenza. I costruttori installano semplicemente gli aggiornamenti. Non è opportuno esonerare il costruttore dalla responsabilità di constatare se il veicolo si trova in un ambito autorizzato. Se il veicolo non è nemmeno in grado di riconoscere se si trova nell'ambito di impiego valido, la possibilità di circolare senza conducente dovrebbe essere categoricamente esclusa.	CHO
	Swissmoves
<b>Domanda 32: Siete d'accordo con i compiti e doveri previsti per gli operatori di veicoli senza conducente (art. 33)?</b>	
<b>Sostanziale approvazione</b> (risposta affermativa nel questionario o parere equivalente) ZH, BE, SZ, OW, NW, GL, FR, SO, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, <b>PS, ACVS, UPSA, asa, auto-schweiz, TCS, VFAS, upi, Posta, economiesuisse, FRS, Mobilità pedonale, CI CDS, CCPCS, CDDGP, CDSCS, Routiers, L-drive, Pro Velo, RoadCross, SAAM, SBV, UCS, Suva, SCPCS, ASA, Swissdrive, ATA, SPC, AMAG, FOR, Greenpeace, KpOW, Mobility, PPU, TPG, VBZ</b>	
Siamo decisamente favorevoli al fatto che, secondo il capoverso 1, il luogo di lavoro degli operatori si debba trovare in Svizzera.	<b>PS, Pro Velo, ATA, Greenpeace, PPU</b>
Il tempo di reazione degli operatori deve essere definito.	NW, SO, SH, AR, GR, TG, VD, VS, NE, SZ, JU, <b>asa, UCS</b>
Art. 33 cpv. 2 lett. b: se l'operatore interviene da remoto, è realisticamente possibile garantire che questi sia in grado di accertare il rispetto dell'ambito di impiego autorizzato e l'effettiva esecuzione del controllo di funzionalità? Per farlo, se necessario, si dovrebbe obbligare l'operatore a posizionarsi in prossimità del veicolo.	VD

È ragionevole che il «Permit Holder» o il detentore del veicolo debba essere una persona fisica o giuridica in Svizzera. Per quanto concerne il posto di lavoro degli operatori di cui all'articolo 33 capoverso 1 sarebbe sicuramente opportuno, oltre ai luoghi di lavoro in Svizzera, ammettere anche luoghi di lavoro situati in altri Paesi e in particolare nell'UE, tanto più che così facendo si semplificherebbe il funzionamento transfrontaliero.	Posta, AMAG
È inoltre auspicabile che compiti e doveri degli operatori siano maggiormente basati sui risultati e formulati in maniera più aperta (sicurezza della circolazione e flusso veicolare / fornitura ai passeggeri di informazioni rilevanti sui guasti al sistema di automazione ecc.). Si terrebbe così conto del fatto che (secondo i commenti relativi all'ordinanza a pag. 32) nell'articolo 33 capoverso 2, malgrado la regolamentazione dettagliata della normativa, possono emergere ulteriori compiti che risultano dalle istruzioni d'uso. Attualmente i compiti sono già descritti in forma molto circoscritta e orientata ai processi (p. es. art. 33 cpv. 2g), e questa modalità è considerata poco efficace.	AMAG
L'aspetto interessante dei veicoli automatizzati è che circolano con guida automatizzata in modalità predefinita. Quindi, non «vengono attivati» – nella forma attuale questa ci sembra essere l'intenzione.	mybuxi
Chi sarebbero gli operatori nel caso di veicoli automatizzati utilizzati da privati?	mybuxi
Nota relativa al capoverso 1: la limitazione del luogo di lavoro degli operatori al territorio svizzero potrebbe essere problematica nelle città di confine.	Posta, SAAM, AMAG, VBZ
Questa disposizione potrebbe essere formulata in maniera più semplice nel modo seguente: «Gli operatori esercitano la propria attività in Svizzera, al di fuori o all'interno del veicolo senza conducente e secondo le istruzioni d'uso del costruttore. Assumono in particolare i compiti e i doveri seguenti: a) verificare all'inizio del lavoro l'infrastruttura necessaria; b) attivare e disattivare il sistema di automazione secondo le disposizioni del costruttore. Prima di mettere il veicolo in funzione si assicurano che si trovi nell'ambito di impiego autorizzato e che il controllo di funzionalità (art. 32 cpv. 2) sia stato effettuato; c) controllare, confermare o respingere le manovre suggerite dal sistema di automazione; d) suggerire manovre al veicolo <del>fermo</del> che lo richieda; e) avviare una manovra di minimizzazione dei rischi e disattivare il sistema di automazione, se necessario; f) verificare che, prima di eliminare la condizione di rischio minimo del veicolo, la causa del guasto sia eliminata; g) se il veicolo ha eseguito una manovra di minimizzazione del rischio, prendere contatto con gli occupanti del veicolo e adottare le misure necessarie per assicurare la circolazione; i) ricevere i messaggi attraverso l'interfaccia audiovisiva e adottare le misure necessarie».	Posta, SAAM, AMAG, VBZ
Nota relativa alla lettera d: il veicolo dovrebbe essere in grado di chiedere all'operatore se deve deviare su un'altra strada alla successiva occasione già prima di essersi fermato per esempio sul luogo di un incidente e restare bloccato nel traffico. Ciò agevolerebbe anche il flusso veicolare.	Posta, SAAM, AMAG, VBZ
Nota relativa alla lettera e: nel rapporto si dovrebbe spiegare e motivare di conseguenza se l'operatore sia in grado o possa «avviare» una manovra di minimizzazione del rischio dal momento che, secondo le lettere c e d, può solo controllare e suggerire; qui si è in presenza di un'incongruenza. Queste manovre dovrebbero essere eseguite automaticamente dal veicolo.	Posta, SAAM, AMAG, VBZ
Per garantire la disponibilità di conoscenze adeguate e la consapevolezza della responsabilità, si dovrebbe realizzare un «libretto dell'operatore» in linea con il permesso di condurre. Ciò include un esame statale.	Routiers
Cosa succede se i dispositivi di trasmissione dati si guastano (p. es. reti di telefonia mobile)?	mybuxi
<b>Sostanziale respingimento</b> (risposta negativa nel questionario o parere equivalente) LU, UR, ZG, BS, BL, <b>DTC</b> , <b>CHO</b> , <b>LOXO</b> , <b>Swissmoves</b>	
Occorre definire il tempo di reazione dell'operatore.	BS, LU, UR, BL, BS, ZG
Gli operatori assumono un compito centrale. Devono pertanto essere formati per svolgere il proprio compito. Questo requisito sembra soddisfatto con le nuove disposizioni. Manca tuttavia una chiara attribuzione delle responsabilità di cui agli articoli 26 e 31 LCStr.	LU, UR

Anche in questo caso il costruttore è eccessivamente sgravato dalle sue responsabilità. In linea di principio compete al veicolo e quindi al costruttore eseguire le opportune manovre.	CHO
Nota relativa al capoverso 1: la limitazione del luogo di lavoro degli operatori al territorio svizzero potrebbe essere problematica nelle città di confine.	DTC
Cpv. 1: i veicoli automatizzati rappresentano per la Svizzera una possibile soluzione alla mancanza di conducenti; disporre che gli operatori (da remoto) debbano trovarsi sul territorio della Confederazione provocherà un altro tipo di carenza. Proponiamo la soppressione di questo obbligo per gli operatori da remoto.	LOXO
Cpv. 2 lett. e: l'avvio di una manovra di minimizzazione dei rischi è una responsabilità che incombe prima di tutto al sistema di automazione. Un operatore chiamato a sorvegliare più veicoli allo stesso tempo non può individuare simultaneamente i rischi cui è esposta ogni singola vettura, ma deve, quando richiesto dal sistema d'automazione, avviare la manovra che si rende necessaria. Lett. e: devono avviare una manovra di minimizzazione dei rischi e disattivare il sistema di automazione, se <del>necessario</del> richiesto dal sistema di automazione;	LOXO
Questa disposizione potrebbe essere formulata in maniera più semplice nel modo seguente: «Gli operatori esercitano la propria attività in Svizzera, al di fuori o all'interno del veicolo senza conducente e secondo le istruzioni d'uso del costruttore. Assumono in particolare i compiti e i doveri seguenti: a) verificare all'inizio del lavoro l'infrastruttura necessaria; b) attivare e disattivare il sistema di automazione secondo le disposizioni del costruttore. Prima di mettere il veicolo in funzione si assicurano che si trovi nell'ambito di impiego autorizzato e che il controllo di funzionalità (art. 32 cpv. 2) sia stato effettuato; c) controllare, confermare o respingere le manovre suggerite dal sistema di automazione; d) suggerire manovre al veicolo fermo che lo richieda; e) avviare una manovra di minimizzazione dei rischi e disattivare il sistema di automazione, se necessario; f) verificare che, prima di eliminare la condizione di rischio minimo del veicolo, la causa del guasto sia eliminata; g) se il veicolo ha eseguito una manovra di minimizzazione del rischio, prendere contatto con gli occupanti del veicolo e adottare le misure necessarie per assicurare la circolazione; i) ricevere i messaggi attraverso l'interfaccia audiovisiva e adottare le misure necessarie».	DTC
Art. 33 cpv. 1: il capoverso in esame precisa che il luogo di lavoro degli operatori deve trovarsi in Svizzera. Questa disposizione limita ogni possibilità di circolazione transfrontaliera dei veicoli, ponendo inoltre un vincolo all'accesso delle imprese straniere ai mercati svizzeri e viceversa.	Swissmoves
Nota relativa alla lettera d: il veicolo dovrebbe essere in grado di chiedere all'operatore se deve deviare su un'altra strada alla successiva occasione già prima di essersi fermato per esempio sul luogo di un incidente e restare bloccato nel traffico. Ciò agevolerebbe anche il flusso veicolare.	DTC
Nota relativa alla lettera e: nel rapporto si dovrebbe spiegare e motivare di conseguenza se l'operatore sia in grado o possa «avviare» una manovra di minimizzazione del rischio dal momento che, secondo le lettere c e d, può solo controllare e suggerire; qui si è in presenza di un'incongruenza. Queste manovre dovrebbero essere eseguite automaticamente dal veicolo.	DTC
A nostro avviso l'articolo 33 capoverso 2 rende inutile qualsiasi forma di guida senza conducente. L'operatore deve quindi assumere il ruolo del conducente.	CHO
Art. 33 cpv. 2 lett. c: l'articolo in esame presuppone che l'operatore verifichi e confermi le manovre proposte dal sistema d'automazione, cioè che compia attività assimilabili alla guida di un veicolo. In effetti, il controllo e la conferma delle manovre dovrebbero essere richiesti solo nel caso in cui il veicolo si trovasse ad affrontare una situazione sconosciuta e richiedesse l'assistenza dell'operatore (manovre che richiedono il supporto di una centrale operativa), non dovrebbero essere invece necessari per tutte le manovre effettuate e quindi suggerite.	Swissmoves
Art. 33 cpv. 2 lett. h: esempio LOXO. LOXO è un veicolo automatizzato dotato di un'interfaccia audiovisiva che consente a un soggetto terzo di ricevere la merce ordinata attraverso l'apertura di uno scomparto. In questa applicazione non è previsto che un operatore riceva i messaggi che intercorrono tra il terzo e l'interfaccia. Il veicolo può gestirli autonomamente. Una proposta potrebbe essere quella di rendere più specifica la formulazione aggiungendo «quando un terzo o uno degli occupanti solleciti la comunicazione con un operatore».	Swissmoves

**Domanda 33: Siete d'accordo con le disposizioni relative al comando manuale dei veicoli senza conducente (art. 34)?****Sostanziale approvazione** (risposta affermativa nel questionario o parere equivalente)

ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, PS, ACVS, UPSA, asa, auto-schweiz, TCS, VFAS, upi, economiesuisse, Posta, FRS, Mobilità pedonale, CI CDS, CCPCS, CDDGP, CDSCS, Routiers, L-drive, RoadCross, SAAM, SBV, UCS, Suva, SCPCS, Swissdrive, ASA, SPC, AMAG, FOR, KpOW, LOXO, Mobility, mybuxi, PPU, Swissmoves, TPG, VBZ

Diamo per scontato che il comando manuale dei veicoli senza conducente non debba necessariamente avvenire dall'interno dell'auto. Deve essere consentito agli operatori soddisfare la funzione di comando manuale anche da distanza. BS

Questa disposizione è importante per comprendere il concetto di veicolo senza conducente; per questa ragione vi si dovrebbe fare riferimento nei commenti relativi alla definizione di cui all'articolo 2. Si dovrebbe spiegare anche il significato di «veicolo con modalità di guida duale», perché altrimenti il lettore non comprende correttamente l'articolo 34. Posta, SAAM, AMAG, VBZ

Occorrerebbe inoltre chiarire cosa significhi «manuale» in riferimento al sistema di automazione, dal momento che comando di manovra ed esecuzione del comando di manovra non sono la stessa cosa, ragion per cui anche un comando di manovra manuale può o dovrebbe rientrare nel controllo esecutivo del sistema di automazione. Posta, SAAM, AMAG, VBZ

Come comportarsi se non è a disposizione un conducente con licenza di condurre? mybuxi

Il capoverso 1 potrebbe essere formulato più semplicemente nel modo seguente (tenendo presente che l'affermazione può essere problematica a seconda dell'interpretazione del termine «manuale»: «La persona che comanda manualmente un veicolo senza conducente è considerata conducente». Posta, SAAM, AMAG, VBZ

Art. 34 cpv. 2: l'articolo in esame non è sufficientemente chiaro, in particolare dove si dispone che il veicolo «può essere comandato manualmente solo secondo le disposizioni del costruttore o nell'ambito del controllo di funzionalità approfondito». Cosa significa? VD

Il capoverso 2 potrebbe essere semplificato nel modo seguente: «Se il veicolo non dispone di alcun dispositivo di comando convenzionale, può essere comandato manualmente solo per il controllo di funzionalità approfondito e secondo le istruzioni del costruttore». Posta, SAAM, AMAG, VBZ

Il capoverso 2 trascurava tuttavia il fatto che le disposizioni del costruttore si devono a loro volta attenere a norme giuridiche che dovrebbero essere quanto meno menzionate nel rapporto; in caso contrario manca un contenuto normativo determinabile. A prescindere da ciò, dietro questo rimando si celano restrizioni problematiche delle distanze ai sensi del diritto UE, che potrebbero non essere realizzabili e, in tal caso, solleverebbero nuovamente la questione di fondo del rapporto con l'MRA. Posta, SAAM, AMAG, VBZ

**Sostanziale respingimento** (risposta negativa nel questionario o parere equivalente)

DTC, SBV, CHO

Manca l'osservazione secondo cui poi il sistema di automazione non può più intervenire. CHO

Questa disposizione è importante per comprendere il concetto di veicolo senza conducente; per questa ragione vi si dovrebbe fare riferimento nei commenti relativi alla definizione di cui all'articolo 2. Si dovrebbe spiegare anche il significato di «veicolo con modalità di guida duale», perché altrimenti il lettore non comprende correttamente l'articolo 34. DTC

Occorrerebbe inoltre chiarire cosa significhi «manuale» in riferimento al sistema di automazione, dal momento che comando di manovra ed esecuzione del comando di manovra non sono la stessa cosa, ragion per cui anche un comando di manovra manuale può o dovrebbe rientrare nel controllo esecutivo del sistema di automazione. DTC

Il capoverso 1 potrebbe essere formulato più semplicemente nel modo seguente (tenendo presente che l'affermazione può essere problematica a seconda dell'interpretazione del termine «manuale»: «La persona che comanda manualmente un veicolo senza conducente è considerata conducente». DTC

Il capoverso 2 potrebbe essere semplificato nel modo seguente: «Se il veicolo non dispone di alcun dispositivo di comando convenzionale, può essere comandato manualmente solo per il controllo di funzionalità approfondito e secondo le istruzioni del costruttore». DTC

Il capoverso 2 traslascia tuttavia il fatto che le disposizioni del costruttore si devono a loro volta attenere a norme giuridiche che dovrebbero essere quanto meno menzionate nel rapporto; in caso contrario manca un contenuto normativo determinabile. A prescindere da ciò, dietro questo rimando si celano restrizioni problematiche delle distanze ai sensi del diritto UE, che potrebbero non essere realizzabili e, in tal caso, solleverebbero nuovamente la questione di fondo del rapporto con l'MRA.	DTC
<b>Domanda 34: Siete d'accordo con i requisiti comuni previsti per l'operatore e la persona che comanda manualmente il veicolo senza conducente, in particolare per quanto riguarda licenza di condurre, formazione e perfezionamento (art. 35)?</b>	
<b>Sostanziale approvazione</b> (risposta affermativa nel questionario o parere equivalente) ZH, BE, NW, GL, FR, SH, AI, SG, GR, AG, TI, VD, PS, ACVS, UPSA, auto-schweiz, TCS, VFAS, upi, Posta, DTC, economiesuisse, FRS, CI CDS, CCPCS, CDDGP, CDSCS, Routiers, L-drive, Pro Velo, RoadCross, SAAM, UCS, Suva, SCPCS, Swissdrive, ATA, SPC, AMAG, FOR, Greenpeace, KpOW, LOXO, Mobility, mybuxi, PPU, Swissmoves, TPG, VBZ	
I riferimenti a «formazione specifica» e a «corso di perfezionamento» devono essere ulteriormente esplicitati, affinché se ne possa comprendere il senso, in quanto in linea di principio si tratta di concetti diversi.	Swissmoves
La disposizione di cui all'articolo 35 capoverso 2 OGA, secondo cui l'operatore o la persona che comanda manualmente il veicolo senza conducente deve soddisfare i requisiti di abilità alla guida e non può esercitare l'attività sotto l'influsso dell'alcol dovrebbe essere meglio precisata.	NW, SH, SG, AG, ACVS, FOR, KpOW
Appare opportuno fare qui riferimento alla normativa di cui all'ONC e chiarire che queste norme della circolazione sono applicabili anche agli operatori. In caso contrario occorrerebbe quanto meno definire un valore chiaro o un divieto di consumare bevande alcoliche.	NW, SH, ACVS, KpOW, FOR
Affinché i valori limite vigenti siano chiari, nell'OGA si dovrebbe fare riferimento all'articolo 2a ONC.	ZH
È inoltre importante che, in riferimento alla loro abilità alla guida, gli operatori debbano soddisfare gli stessi requisiti più severi previsti per gli autisti di professione. Di conseguenza sarebbe utile, per esempio, precisare il limite di alcolemia.	BE
Per la polizia diventa difficile controllare l'abilità alla guida/l'influsso dell'alcol sugli operatori, perché il monitoraggio avviene dall'ufficio.	BE, ZH, NW, SH, SG, AG, FOR, ACVS, CDSCS, SCPCS, UCS, KpOW
Per assicurare gli accertamenti si dovrebbe prevedere una base giuridica per i controlli del funzionamento analogamente all'OLR 1 e all'OCCS.	ZH, NW, SG, SH, AG, FOR, ACVS, KpOW
Il superamento obbligatorio di una formazione per i veicoli senza conducente è accolto con favore. Ci si chiede se, oltre a ciò, un operatore debba superare un esame. Solo successivamente riceverebbe l'autorizzazione a comandare un veicolo privo di conducente (v. anche le osservazioni relative alla domanda 1).	AG
In merito alla punibilità degli operatori alcolizzati è prevista solo una contravvenzione secondo l'articolo 44 capoverso 2 lettera j OGA. Considerato il potenziale di pericolo, anche questa norma non sembra essere adeguata. Dovrebbe piuttosto essere allineata alla punibilità di cui agli articoli 91 e 91a LCStr in merito all'inattitudine alla guida.	ZH, NW, SH, GR, FOR, ACVS, CCPCS, CDDGP, CDSCS, SCPCS, UCS, KpOW
Dal momento che il Cantone funge da autorità di autorizzazione per gli operatori (art. 39 segg.), appena gli operatori vengono impiegati e le formazioni o i corsi di perfezionamento vengono superati il Cantone dovrebbe venirne a conoscenza (prova all'ufficio della circolazione stradale).	SH, ACVS, KpOW
Infine, deve essere presente almeno la categoria B anche per i veicoli a velocità ridotta.	SH, AI, ACVS, KpOW
Art. 35 cpv. 2: sostituire «o» con «e».	VD
Art. 35 cpv. 5: v. domanda 29 riguardante la formazione	VD
Ci si può chiedere perché un operatore che non ha la possibilità fisica di condurre un veicolo debba possedere una licenza di condurre. È piuttosto importante che sappia muovere in sicurezza il	BE

veicolo utilizzando gli strumenti corrispondenti. Ciò dovrebbe eventualmente essere verificato con una specie di esame di guida prima della prima messa in esercizio «produttiva» (un esperto circola all'interno del veicolo comandato e un secondo esperto osserva l'operatore sul suo luogo di lavoro). In tal modo ottiene l'autorizzazione a condurre un veicolo su un determinato tratto, soprattutto nel caso di traffico misto.	
I requisiti relativi agli operatori sono elevati. Sembra pertanto opportuno che siano richiesti una formazione, una conferma e corsi di perfezionamento. La formazione a cura del costruttore sembra essere solo una possibilità tra molte. Si potrebbero ipotizzare anche una formazione e una prova di competenza in strutture già presenti (centri per la sicurezza stradale, esperti in sicurezza stradale in formazione e perfezionamento ecc.).	BE
Cpv. 1 e 2: proposta di modifica: «Le persone che assumono il controllo operativo e la vigilanza di un veicolo senza conducente o che lo comandano manualmente devono essere idonee alla guida e capaci di condurre nonché possedere una licenza di condurre per la categoria di veicoli corrispondente e devono soddisfare i requisiti di idoneità alla guida (art. 31 LCStr) durante lo svolgimento della loro attività ».	Posta, DTC, SAAM, AMAG, VBZ
Cpv. 3 e 4: proposta di modifica: «Devono essere in possesso di un'attestazione di formazione del costruttore (art. 30) e seguire corsi di perfezionamento in base alle relative prescrizioni».	Posta, DTC, SAAM, AMAG, VBZ
Sembra opportuno normare il tempo di lavoro/guida (OLR 1 e ??) degli operatori. A tal fine è necessario rilevare il tempo di lavoro (tachigrafo?).	Swissdrive
Le responsabilità devono essere disciplinate in modo chiaro.	Swissdrive
Scenario: un veicolo di un servizio di mobilità resta «fermo». Per motivi tecnici non può essere raggiunto da un teleoperatore (guasto alla rete di telefonia mobile) e nel veicolo non sono presenti persone con licenza di condurre (o non sono impiegabili). Che si fa?	mybuxi
<b>Sostanziale respingimento</b> (risposta negativa nel questionario o parere equivalente)	
LU, UR, SZ, OW, ZG, SO, BS, BL, AR, TG, VS, NE, GE, JU, <b>asa, Mobilità pedonale, SBV, ASA</b>	
Gli operatori dovrebbero quanto meno essere in possesso della categoria della licenza di condurre B, anche per i veicoli a bassa velocità.	LU, UR, OW, SO, AR, TG, VS, ZG, NE, GE, JU, SZ, <b>asa</b>
Art. 35 cpv. 2 OGA: come può la polizia cantonale controllare questo stato teorico (sobrietà) se, per esempio, l'operatore sosta in un altro Cantone? L'autorità potrebbe intervenire solo in caso di anomalia o di evento. È probabile che passino ore importanti prima che sia trovato l'operatore responsabile, sia emanata una domanda di assistenza legale e sia chiamata la polizia locale.	BS, BL
La disposizione non è chiara: per queste persone valgono le disposizioni vigenti per altri autisti di professione? O le disposizioni concernenti i neopatentati? Oppure le norme generali?	SO
La restrizione del divieto di svolgere l'attività per influsso dell'alcol di cui al capoverso 2 non ha senso perché anche gli stupefacenti e i farmaci possono influire su questa attività. Proponiamo pertanto di modificare il periodo nel modo seguente: «L'attività non può essere esercitata in condizioni di inattitudine alla guida».	LU, BS, BL SO, ZG, <b>ASA</b>
Precisazione dell'articolo 35 capoverso 2: valgono gli stessi valori concernenti lo stato di ebbrietà dei conducenti di veicoli a motore oppure è auspicato un valore di 0,0 mg/l (sanzione?)	UR
Per la polizia diventa difficile controllare l'autorizzazione a condurre/abilità alla guida degli operatori, perché il monitoraggio avviene da distanza.	OW, TG, NE
Per assicurare gli accertamenti si dovrebbe prevedere una base giuridica per i controlli del funzionamento analogamente all'OLR 1 e all'OCCS.	OW, NE, TG
La punibilità secondo l'articolo capoverso 1 44 lettera j nOGA prevede in ogni caso solo una contravvenzione. Qui si dovrebbe differenziare maggiormente.	OW, BS, BL, SO
Con questa formulazione l'obbligo di formazione di cui ai capoversi 3 e 4 riguarderebbe anche gli esperti della circolazione. Questo onere supplementare non sarebbe giustificabile considerata la ridotta quantità di questi veicoli. Proponiamo pertanto di escludere gli esperti della circolazione da questo dovere. In alternativa si potrebbe prescrivere che a un esame di guida siano presenti persone adeguatamente formate.	LU
Si dovrebbero affrontare nuovamente anche le questioni relative al ritiro della licenza di condurre.	BS

Se i veicoli automatizzati trasportano persone, gli operatori devono essere in possesso anche dell'autorizzazione al trasporto professionale di persone.

Mobilità  
pedonale, SBV

### Domanda 35: Siete d'accordo con la proposta di non calcolare il peso del conducente nel peso a vuoto dei veicoli senza conducente privi di posto di guida (art. 36)?

**Sostanziale approvazione** (risposta affermativa nel questionario o parere equivalente)

ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, SH, BL, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, PS, ACVS, UPSA, asa, auto-schweiz, Posta, DTC, economiesuisse, FRS, Mobilità pedonale, CI CDS, CCPCS, CDDGP, CDSCS, Routiers, L-drive, RoadCross, SAAM, SBV, UCS, SCPCS, Swissdrive, TCS, VFAS, ASA, SPC, AMAG, FOR, KpOW, , Mobility, mybuxi, Swissmoves, TPG

Si dovrebbe però fare riferimento a questo articolo nell'articolo 7 capoverso 1 lettera c OETV.

LU

Il contenuto di questa disposizione è scontato. Nessuna autorità penserebbe di includere 75 chilogrammi nel calcolo del peso a vuoto del veicolo secondo l'articolo 7 capoverso 1 lettera c OETV per il conducente inesistente nel caso di un veicolo senza conducente privo di posto di guida. Questo articolo potrebbe pertanto essere stralciato.

Posta, DTC,  
SAAM, AMAG,  
Mobility

Deve essere presente almeno la categoria B anche per i veicoli a velocità ridotta.

SO

**Sostanziale respingimento** (risposta negativa nel questionario o parere equivalente)

-

*Nessuno*

### Domanda 36: Siete d'accordo con le disposizioni relative ai comandi dei veicoli senza conducente (art. 37)?

**Sostanziale approvazione** (risposta affermativa nel questionario o parere equivalente)

ZH, BE, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, SH, AR, AI, BL, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, PS, ACVS, UPSA, asa, auto-schweiz, TCS, VFAS, upi, Posta, economiesuisse, FRS, Mobilità pedonale, CI CDS, CCPCS, CDDGP, CDSCS, Routiers, L-drive, RoadCross, SAAM, SBV, UCS, Suva, SCPCS, Swissdrive, ASA, SPC, AMAG, FOR, KpOW, LOXO, Mobility, mybuxi, Swissmoves, TPG, VBZ

Nella licenza di circolazione dovrebbe essere indicato se e quali comandi sono presenti.

AG

Ciò dovrebbe essere riportato nella licenza di circolazione in corso di validità, sotto le osservazioni, e i codici corrispondenti dovrebbero essere messi a disposizione o preferibilmente memorizzati con l'approvazione del tipo.

BE

L'OGA non indica in modo esplicito se i veicoli privi di conducente debbano poter essere guidati anche manualmente. In caso affermativo (cosa che pare implicitamente auspicata), l'articolo 37 capoverso 2 deve essere modificato, in quanto l'espressione «eventuale presenza e relativa posizione di comandi» implica che ciò non sia necessario.

VD

Finora i veicoli senza sistemi di guida automatizzata venivano «azionati», mentre per i veicoli a guida automatizzata si utilizzano espressioni associate ai computer come «comandati» o «controllati». Sarebbe pertanto più comprensibile adottare la formulazione seguente: «Se un veicolo senza conducente non dispone di dispositivi di controllo convenzionali, l'autorità di immatricolazione indica nella licenza di circolazione i comandi di cui il veicolo dispone per l'esecuzione delle manovre».

Posta, SAAM,  
AMAG, VBZ

**Sostanziale respingimento** (risposta negativa nel questionario o parere equivalente)

LU, DTC, ASA, CHO

Il capoverso 2 non è necessario e deve pertanto essere stralciato. Queste informazioni sono già stabilite nelle istruzioni d'uso.	LU
I comandi avrebbero sempre un'utilità. Anche i filobus hanno un motore d'emergenza.	CHO
Finora i veicoli senza sistemi di guida automatizzata venivano «azionati», mentre per i veicoli a guida automatizzata si utilizzano espressioni associate ai computer come «comandati» o «controllati». Sarebbe pertanto più comprensibile per il lettore formulare la disposizione nel modo seguente: «Se un veicolo senza conducente non dispone di dispositivi di controllo convenzionali, l'autorità di immatricolazione indica nella licenza di circolazione i comandi di cui il veicolo dispone per l'esecuzione delle manovre».	DTC
<b>Domanda 37: Siete d'accordo con le disposizioni relative alla domanda di autorizzazione di ambiti di impiego, in particolare per quanto riguarda il contenuto e il rapporto del richiedente con la Svizzera (art. 39)?</b>	
<b>Sostanziale approvazione</b> (risposta affermativa nel questionario o parere equivalente)	
BE, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SH, AR, AI, GR, AG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, PS, ACVS, UPSA, asa, auto-schweiz, VFAS, upi, economiesuisse, FRS, CI CDS, CCPCS, CDDGP, CDSCS, Routiers, L-drive, Pro Velo, RoadCross, SAAM, UCS, SCPCS, ATA, SPC, AMAG, FOR, Greenpeace, KpOW, LOXO, Mobility, PPU, Swissmoves, TPG	
Il termine tedesco «Genehmigung» va sostituito con «Bewilligung».	UCS, CDSCS, SCPCS <sup>5</sup>
Si dovrebbe ottenere un'autorizzazione, non solo un'approvazione. A un'autorizzazione possono essere collegati oneri, mentre a un'approvazione no (v. osservazioni relative alla domanda 1).	NW, SH, ACVS, FOR, KpOW
Eventualmente precisare se è direttamente possibile con stabile organizzazione / domicilio in Svizzera o solo dopo un determinato termine. Un termine ridurrebbe il potenziale di abuso da parte del servizio di immatricolazione (analogamente all'immatricolazione di «auto km 0» dall'estero per aggirare le sanzioni sul CO <sub>2</sub> ).	BE
I criteri per la valutazione delle domande devono ancora essere precisati.	UR, NW, SH, AR, AI, VS, NE, GE, ACVS, asa, KpOW
I criteri per la valutazione delle domande di autorizzazione degli ambiti di impiego concernenti i veicoli senza conducente devono ancora essere specificati da un centro di competenza autorizzato dalla Confederazione.	ZG
I criteri di valutazione delle domande devono essere comunque specificati dall'USTRA in disposizioni aventi carattere vincolante per i Cantoni.	VD
Anche l'autorizzazione dovrebbe avvenire attraverso questo servizio centrale. Così facendo si garantisce l'attuazione uniforme di questi progetti.	ZG
	TI
Prestare attenzione al fatto che le autorità deputate al rilascio di tali autorizzazioni a livello cantonale potrebbero essere diverse.	VD
Ai Cantoni deve essere riservato tempo sufficiente per disciplinare le competenze. Eventualmente sono necessarie anche modifiche di leggi cantonali, che richiedono un certo tempo.	NW, SH, GR, CCPCS, CDDGP, ACVS, FOR, KpOW
Cpv. 1: questo capoverso dalla formulazione piuttosto complessa potrebbe essere semplificato nel modo seguente: «Le persone fisiche con domicilio o le persone giuridiche con sede o stabile organizzazione in Svizzera possono presentare una domanda di autorizzazione della zona di impiego per veicoli senza conducente al Cantone di immatricolazione o alla competente autorità dell'esercito».	SAAM, AMAG
Cpv. 2: «La domanda può riguardare più veicoli dello stesso tipo».	SAAM, AMAG

<sup>5</sup> CDSCS e SCPCS spostate dalla domanda 36.

Significa che, per tipi di veicoli diversi, occorrono più domande? Qual è lo scopo di questa prassi? Il rapporto dovrebbe fornire chiarimenti.	
Cpv. 3 lett. a: occorrerebbe esprimere meglio che non è necessario documentare ogni singolo tratto della zona di impiego. Proposta: «descrizione della zona di impiego e della relativa delimitazione, dei percorsi fondamentali e dei punti particolarmente impegnativi nonché degli ulteriori elementi (art. 4 cpv. 4)».	SAAM, AMAG
Art. 39 cpv. 3 lett. a: sostituire la parola «percorsi» con «zona di impiego». Facendo riferimento alle osservazioni introduttive, riteniamo di importanza fondamentale non parlare qui di «percorsi». Per sfruttare il potenziale dei trasporti autonomi e consentire applicazioni funzionali, non si deve dare per scontato che i veicoli siano in circolazione su tratti fissi, come per esempio nei trasporti di linea. Altrimenti basterebbe una semplice deviazione per generare problemi. Con la formulazione attuale ci sarebbe il rischio di un'interpretazione restrittiva, secondo cui sono consentiti solo trasporti su tratti fissi, ma non quelli in determinate zone separate. Il termine «percorsi» dovrebbe essere assolutamente sostituito, per esempio con il termine «zona di impiego».	Posta, AMAG
Art. 39 cpv. 3 lett. a: «descrizione dell'ambito di impiego per il quale si richiede l'autorizzazione, comprese i percorsi la zona di impiego, le delimitazioni nonché le informazioni relative a punti particolarmente impegnativi e agli elementi attesi di cui all'articolo 4 capoverso 4;»	Posta, AMAG
Cpv. 3 lett. a: è applicabile solo se la capacità del sistema di automazione e l'ambito di impiego sono diversi.	LOXO
Cpv. 3 lett. b: è praticamente impossibile descrivere i rischi insiti in ciascun percorso di un ODD esteso. Proponiamo di generalizzare i tipi di rischio in funzione delle diverse sezioni di percorso.	LOXO
Cpv. 3 lett. f: non esiste giustificazione alcuna per ignorare i tipi L, T e i carri a motore citati nell'OETV. Da sempre, il fatto di avere tipi di veicoli svizzeri ha costituito un vantaggio, riteniamo che tale approccio non debba essere modificato per i veicoli automatizzati. Disponiamo per questa tipologia di veicoli di servizi tecnici competenti che sono anche organismi accreditati in Germania presso il Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) per i regolamenti in materia di veicoli automatizzati, in particolare il regolamento UNECE 155-R157 (ad es. l'offerta congiunta già disponibile di CertX-FAKT).	LOXO
Let. b: chi sottoscrive la conferma scritta (?) del costruttore è il costruttore stesso a deciderlo e non può essere limitato legalmente nell'ordinanza all'importatore in qualità di rappresentante del costruttore. Questo aspetto si basa sul diritto privato. Proposta: «valutazione della conformità della zona di impiego all'ambito di impiego previsto dei veicoli; illustrazione degli scenari e dei punti pericolosi valutati; attestazione dell'idoneità della zona di impiego da parte del costruttore».	SAAM, AMAG
Let. c: queste indicazioni dovrebbero risultare già dall'ODD e dall'approvazione del tipo per l'immatricolazione del veicolo.	SAAM, AMAG
Le lettere d ed e non sono spiegate nel rapporto; queste spiegazioni vanno integrate. Eventualmente individuare una formulazione migliore.	SAAM, AMAG
Let. f: v. al riguardo quanto riportato in riferimento all'articolo 11.	SAAM, AMAG
La presentazione di un certificato di conformità di cui al capoverso 3 lett. f dell'articolo in esame comporta l'inammissibilità di veicoli che non siano stati oggetto di omologazione a livello UE. A parere del TCS, la norma dovrebbe essere meno vincolante e autorizzare anche i veicoli extraeuropei, almeno per quanto riguarda i veicoli a batteria elettrica (un tipo di propulsione efficace dal punto di vista energetico che non comporta durante l'utilizzo l'emissione di sostanze inquinanti e gas a effetto serra). All'importatore di simili veicoli incomberà l'obbligo di sottoscrivere un'adeguata copertura assicurativa per la responsabilità che ne deriva (responsabilità del prodotto).	TCS
L'articolo 39 capoverso 5 riserva all'autorità giudicante il diritto di richiedere dati supplementari e integrativi. Qui l'intenzione del regolatore era sicuramente quella di non considerare già esaustivo l'elenco di cui all'articolo 39. Lasciando però qualsiasi possibilità aperta, ciò che si ottiene è un guazzabuglio federale, con l'imposizione di ulteriori requisiti (forse persino arbitrari ed eccessivi) ai processi di autorizzazione.	Posta, AMAG
Sarebbe auspicabile che questi requisiti (locali) supplementari non presenti nell'ordinanza non siano generalmente ammissibili oppure possano essere previsti solo d'intesa o dopo aver sentito il gruppo di accompagnamento USTRA e la relativa raccomandazione (da aggiungere all'art. 39 analogamente all'art. 40 cpv. 6).	Posta, AMAG

Il capoverso 4 dovrebbe essere stralciato. Tutti i presupposti dovrebbero poter essere verificati per ogni tipo di veicolo nuovo.	NW, SH, ACVS, FOR, KpOW, UCS, CDSCS, SCPCS <sup>6</sup>
<b>Sostanziale respingimento</b> (risposta negativa nel questionario o parere equivalente)	
ZH, LU, SO, BS, BL, SG, TG, <b>DTC</b> , <b>Mobilità pedonale</b> , <b>SBV</b> , <b>CHO</b> , <b>mybuxi</b> , <b>RZU</b>	
Cpv. 1: questo capoverso dalla formulazione piuttosto complessa potrebbe essere semplificato nel modo seguente:  «Le persone fisiche con domicilio o le persone giuridiche con sede o stabile organizzazione in Svizzera possono presentare una domanda di autorizzazione della zona di impiego per veicoli senza conducente al Cantone di immatricolazione o alla competente autorità dell'esercito».	<b>DTC</b>
Cpv. 2: «La domanda può riguardare più veicoli dello stesso tipo».  Significa che, per tipi di veicoli diversi, occorrono più domande? Qual è lo scopo di questa prassi? Il rapporto dovrebbe fornire chiarimenti.	<b>DTC</b>
Cpv. 3 lett. a: occorrerebbe esprimere meglio che non è necessario documentare ogni singolo tratto della zona di impiego. Proposta: « <i>descrizione della zona di impiego e della relativa delimitazione, dei percorsi fondamentali e dei punti particolarmente impegnativi nonché degli ulteriori elementi (art. 4 cpv. 4)</i> ».	<b>DTC</b>
Let. b: chi sottoscrive la conferma (?) del costruttore è il costruttore stesso a deciderlo e non può essere limitato legalmente nell'ordinanza all'importatore in qualità di rappresentante del costruttore. Questo aspetto si basa sul diritto privato.  Proposta: «valutazione della conformità della zona di impiego all'ambito di impiego previsto dei veicoli; illustrazione degli scenari e dei punti pericolosi valutati; attestazione dell'idoneità della zona di impiego da parte del costruttore».	<b>DTC</b>
Let. c: queste indicazioni dovrebbero risultare già dall'ODD e dall'approvazione del tipo per l'immatricolazione del veicolo.	<b>DTC</b>
Le lettere d ed e non sono spiegate nel rapporto; queste spiegazioni vanno integrate. Eventualmente individuare una formulazione migliore.	<b>DTC</b>
Let. f: v. al riguardo quanto riportato in riferimento all'articolo 11.	<b>DTC</b>
Si dispone di informazioni insufficienti in merito ai requisiti relativi all'autorizzazione di un ambito di impiego o di un percorso. Per questa ragione non è attualmente possibile fare una valutazione.	SG
Eventualmente precisare se è direttamente possibile con stabile organizzazione / domicilio in Svizzera o solo dopo un determinato termine. Un termine ridurrebbe il potenziale di abuso da parte del servizio di immatricolazione (analogamente all'immatricolazione di «auto km 0» dall'estero per aggirare le sanzioni sul CO <sub>2</sub> ).	BS
Si dovrebbe ottenere un'autorizzazione, non solo un'approvazione. A un'autorizzazione possono essere collegati oneri, mentre a un'approvazione no.	ZH, BS, BL
Si dovrebbe ottenere un'autorizzazione, non solo un'approvazione (v. osservazioni relative alla domanda 28).	TG
Ai Cantoni deve essere riservato tempo sufficiente per disciplinare le competenze. Eventualmente sono necessarie anche modifiche di leggi cantonali, che richiedono un certo tempo.	BS, BL
I Cantoni non dispongono delle risorse e delle conoscenze specialistiche necessarie per rilasciare simili autorizzazioni. Sussiste inoltre il rischio che si diffonda una pratica di autorizzazione non uniforme. Proponiamo pertanto di trasferire questo compito a un'autorità federale.	LU
Preferiamo un'autorizzazione da parte della Confederazione, o come servizio facoltativo o in generale. Come sopra riportato, la Svizzera dovrebbe consentire normative più liberali rispetto all'UE, se adottate sul territorio nazionale.	<b>mybuxi</b>
Stando ai commenti, i Cantoni sono liberi di organizzare autonomamente la procedura. Nel caso di zone o tratti intercantionali, questa possibilità potrebbe essere causa di problemi se i Cantoni non applicassero le stesse condizioni o le stesse procedure.	SG

<sup>6</sup> CDSCS e SCPCS spostate dalla domanda 36.

<p>Non riteniamo opportuno delegare al detentore del veicolo la responsabilità per l'inoltro di una domanda. Consigliamo di regolamentare questo aspetto attraverso il costruttore, in analogia alla normativa concernente il parcheggio automatico. Da un lato, il costruttore conosce meglio di chiunque altro l'ambito di impiego idoneo del proprio veicolo; dall'altro, la maggior parte dei detentori di veicoli (anche se si tratta di gestori professionali di parchi veicolari) potrebbe comunque avere bisogno di un'ampia assistenza del costruttore per la compilazione della domanda. Adottando una normativa analoga a quella prevista per il parcheggio automatico si garantisce l'ottima qualità delle domande presentate e la loro efficiente valutazione. Si limita in tal modo l'onere – decisamente elevato per i Cantoni – correlato alla gestione di questo nuovo compito. Per quanto concerne le competenze nella procedura di presentazione delle domande, vedi domanda 38.</p>	SO
<p>In riferimento ai criteri di cui tenere conto per la domanda e l'immatricolazione, il progetto si concentra in particolare sulla sicurezza e sugli aspetti tecnici. Anche la RZU ritiene che si tratti di un presupposto fondamentale per l'introduzione dei sistemi di guida automatizzata. Secondo la RZU, tuttavia, la valutazione in fase di autorizzazione degli ambiti di impiego per la guida automatizzata non deve essere circoscritta a questi criteri. Dovrebbe esistere inoltre la norma che prescrive che <b>anche gli obiettivi della pianificazione territoriale e dei trasporti come pure le conseguenze dell'immatricolazione di un sistema automatizzato siano considerati nella valutazione</b>. La RZU ritiene che la formulazione dell'articolo 40 capoverso 5 dell'ordinanza, secondo cui l'autorità competente può stabilire disposizioni aggiuntive se lo richiedono motivi dovuti alle condizioni locali, non impone in misura adeguata di tenere conto degli obiettivi della pianificazione territoriale e dei trasporti e delle relative conseguenze. Gli articoli 39 e 40 devono essere integrati di conseguenza.</p> <p>Motivazione: nei lavori finora svolti dalla RZU in merito a questo argomento (progetto di ricerca sulle ripercussioni della guida automatizzata differenziate a livello territoriale «räumlich-differenzierte Auswirkungen des automatisierten Fahrens») è emerso chiaramente che, per le finalità politiche-pianificatorie, le ripercussioni spaziali dei veicoli automatizzati comportano a volte rischi notevoli, ma anche opportunità. La RZU ritiene pertanto necessario che l'introduzione dei sistemi di guida automatizzata avvenga con piena consapevolezza di queste opportunità e di questi rischi, ricorrendo alle possibilità tecniche disponibili per raggiungere le finalità pianificatorie. Questo significa che le norme e le regolamentazioni dovrebbero determinare nell'attuale sistema dei trasporti un impiego che sia orientato a tali finalità, per esempio lo sviluppo centripeto e lo zero netto.</p>	RZU
<p>Nel caso dei veicoli per il trasporto di viaggiatori occorre dimostrare che tali veicoli soddisfano le esigenze dell'assenza di ostacoli. Proponiamo di aggiungere al capoverso 3 la lettera g: <i>g) nel caso dei veicoli per il trasporto di viaggiatori un'attestazione concernente l'adempimento dei requisiti relativi alle prestazioni di trasporto in conformità con la LDIs.</i></p>	Mobilità pedonale, SBV
<p>Il capoverso 4 dovrebbe essere stralciato. Tutti i presupposti dovrebbero poter essere verificati separatamente per ogni tipo di veicolo.</p>	ZH, BS, BL
<p>Chiediamo di stralciare il capoverso 4 senza sostituirlo. Proprio per tipi di veicoli nuovi o diversi devono essere fornite le informazioni di cui al capoverso 3 lettere a ed e. Tutti i presupposti dovrebbero poter essere verificati separatamente per ogni tipo di veicolo.</p>	TG
<p>Per noi l'indicazione della Svizzera va bene. Riteniamo che non sia ammessa la partecipazione di tutti e che le strutture democratiche debbano autorizzarli. Non deve essere un'operazione esclusivamente amministrativa. Dopotutto, la popolazione è sistematicamente esposta a pericolo (altrimenti sarebbe livello di autonomia 5). La responsabilità del costruttore deve essere regolamentata analogamente a quella delle imprese ferroviarie. Occorre dimostrare la responsabilità del costruttore nel Paese.</p>	CHO
<p><b>Domanda 38: Siete d'accordo con le disposizioni relative a trattamento e valutazione delle domande di autorizzazione di ambiti di impiego, in particolare per quanto riguarda le prove da fornire, la necessità del consenso degli altri Cantoni interessati e, nel caso delle strade nazionali, dell'USTRA e il diritto alla consultazione di esercito, UFT e UDSC (art. 40)?</b></p>	
<p><b>Sostanziale approvazione</b> (risposta affermativa nel questionario o parere equivalente)  ZH, BE, UR, SZ, OW, NW, GL, FR, SH, AR, AI, GR, AG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, <b>asa, auto-schweiz, TCS, VFAS, economiesuisse, FRS, CI CDS, CCPCS, CDDGP, L-drive, RoadCross, SAAM, SPC, AMAG, LOXO, Mobility, Swissmoves, TPG</b></p>	
<p>Sarà però necessario che le procedure amministrative possano essere completate in tempi ragionevoli, così da consentire la diffusione dei veicoli automatizzati e delle innovazioni in questo campo.</p>	Swissmoves
<p>Questa disposizione potrebbe essere formulata in maniera più semplice, con un titolo più in linea con il contenuto («Competenza per la decisione, l'approvazione e la consultazione di altre autorità»).</p>	SAAM

Per quanto siamo favorevoli alla disposizione in esame, dobbiamo tuttavia lamentare la mancanza di riferimenti ai progetti transfrontalieri (ad es. quelli tra Francia e Svizzera). Riteniamo sarebbe opportuna l'aggiunta di qualche precisazione in proposito.	TPG
Si rimanda inoltre a quanto riportato in relazione alla domanda 1.	AG
La configurazione e lo sviluppo di veicoli senza conducente sono fasi estremamente dinamiche. Per poter svolgere il proprio ruolo ai fini dell'autorizzazione e dell'immatricolazione, i Cantoni devono disporre di conoscenze e competenze specialistiche, attualmente non presenti in tutti i Cantoni. Il coordinamento con altri Cantoni o con l'USTRA è assolutamente indispensabile e deve essere potenziato.	SH
	TI
Prestare attenzione al fatto che le autorità deputate al rilascio di tali autorizzazioni a livello cantonale potrebbero essere diverse.	VD
I requisiti proposti in relazione ai richiedenti di cui al capoverso 4 sono comprensibili e lasciano margine sufficiente per tenere conto della rapidità di sviluppo.	SH
Proposta capoverso 1: «Il Cantone di immatricolazione è responsabile del trattamento della domanda e dell'autorizzazione della zona di impiego. Se la zona di impiego di veicoli dell'esercito è limitata ad aree di proprietà della Confederazione gestite dal DDPS, è competente l'autorità di immatricolazione dell'esercito».	SAAM, AMAG
Nel rapporto occorrerebbe precisare che, in particolare nell'interesse dell'accettazione sociale a livello cantonale, è fondamentale che siano coinvolti i Comuni interessati, dal momento che possono svolgere un ruolo decisivo nel plasmare l'atteggiamento della popolazione nei confronti dei sistemi di guida automatizzata.	
Cpv. 3: non si precisa se debba essere un'area di proprietà della Confederazione o no. Inoltre, al lettore imparziale non è del tutto chiaro a cosa debba essere esteso l'ambito di impiego a livello nazionale o internazionale e quale delle tre autorità debba poi essere consultata cumulativamente o in alternativa alle altre.	SAAM, AMAG
Compare esplicitamente «servizio di linea». Può tuttavia succedere che siano soggette a concessione anche corse in base alla chiamata/su richiesta (cfr. art. 6 lett. c dell'ordinanza sul trasporto di viaggiatori; RS 745.11). Nel presente progetto di ordinanza non si dovrebbe pertanto prevedere una limitazione al servizio di linea, ma si dovrebbe parlare di trasporto pubblico di viaggiatori in concessione. Inoltre, nel caso dei trasporti su richiesta non è determinante la linea, ossia il tratto, bensì la zona servita (v. punto generico più sopra). L'articolo 40 capoverso 3 dovrebbe pertanto statuire quanto segue: «Se l'ambito di impiego si estende ad aree gestite dal DDPS, a tratti <u>o alla zona servita</u> del servizio di linea in concessione <u>del trasporto pubblico di viaggiatori di cui alla legge sul trasporto di viaggiatori</u> , al territorio di un altro Stato o a un'enclave doganale di cui all'articolo 3 capoverso 3 della legge del 18 marzo 2005 sulle dogane, devono essere consultati, rispettivamente, l'autorità di immatricolazione dell'esercito, l'UFT o l'UDSC».	Posta
Cpv. 4 lett. a: quando un veicolo senza conducente è «autonomo»?	Mobility, SAAM
Cpv. 4 lett. b: perché solo il «percorso in questione» e non «tutti i percorsi»?	Mobility, SAAM
Art. 40 cpv. 4 lett. b: «l'infrastruttura per il <u>la percorso zona</u> in questione soddisfa i requisiti tecnici per la circolazione dei veicoli senza conducente;	Posta
Cpv. 4 lett. c: perché un numero relativamente ridotto di veicoli senza conducente dovrebbe rappresentare un rischio di congestionamento da regolamentare in modo specifico?	Mobility, SAAM
Proposte di aggiunta: il capoverso 4 lettera c deve essere completato aggiungendo che occorre presentare un'attestazione indicante che, in caso di guasto, gli operatori possono intervenire ed eliminare entro breve tempo le perturbazioni che insorgono per il restante traffico stradale. (Motivazione: i tentativi effettuati in passato nello spazio pubblico sono ripetutamente falliti a causa di guasti ai veicoli in località molto frequentate).	NW
Cpv. 7: quando una valutazione è dettagliata e quando non lo è?	Mobility, SAAM
V. osservazioni formulate riguardo all'articolo 13 circa la proposta di un CCMA/CHS	Swissmoves

**Sostanziale respingimento** (risposta negativa nel questionario o parere equivalente)

LU, ZG, SO, SG, TG, PS, DTC, Mobilità pedonale, CDSCS, Routiers, Pro Velo, SBV, UCS, SCPCS, ATA, Greenpeace, PPU, RZU, VBZ, CHO

Questa disposizione potrebbe essere formulata in maniera più semplice, con un titolo più in linea con il contenuto («Competenza per la decisione, l'approvazione e la consultazione di altre autorità»).	DTC
I Cantoni non dispongono delle risorse e delle conoscenze specialistiche necessarie per rilasciare simili autorizzazioni. Sussiste inoltre il rischio che si diffonda una pratica di autorizzazione non uniforme. Proponiamo pertanto di trasferire questo compito a un'autorità federale.	LU
Vedi osservazione relativa all'articolo 39. Per i servizi attivi a livello nazionale un'autorizzazione cantonale è dispendiosa, costosa e può determinare «lacune» nell'offerta.	mybuxi
Laddove debba essere richiesto il consenso di un altro Cantone o dell'USTRA (cpv. 2), sarebbe utile che valessero le stesse regole e che l'USTRA applicasse norme uniformi.	SG
Le corrispondenti autorizzazioni dell'ambito di impiego dovrebbero essere rilasciate da un centro di competenza (v. domanda 37).	ZG
Secondo l'associazione a RZU è opportuno che l'autorizzazione di zone di impiego per la guida automatizzata competa ai Cantoni. <b>Secondo la RZU, tuttavia, regioni e Comuni dovrebbero essere attivamente coinvolti nella procedura di autorizzazione, tenendo in considerazione le loro esigenze, in particolare alla luce delle ripercussioni che la guida automatizzata comporta a livello comunale e regionale.</b> In queste procedure occorrerebbe valutare a tutti i livelli come impiegare localmente i sistemi di guida automatizzata in modo mirato e come riuscire a evitare ripercussioni negative. Nel caso delle grandi città la partecipazione al processo di autorizzazione è assolutamente necessaria. Un passaggio in tal senso va inserito nell'articolo 40.	RZU
Ci si chiede se la responsabilità per il rilascio delle autorizzazioni corrispondenti possa competere effettivamente ai Cantoni. In genere i Cantoni conoscono meglio di chiunque altro i tratti interessati; la valutazione delle domande richiede però una conoscenza specifica molto profonda e nella maggior parte dei casi potrebbe comportare il reclutamento di ulteriori specialisti. Al tempo stesso devono essere consultati diversi servizi di altri Cantoni o dell'Amministrazione federale. Sembra quindi più opportuno che la responsabilità per la valutazione di tali domande sia assunta a livello sovraordinato – da un'autorità federale – e i Cantoni interessati siano consultati nell'ambito della procedura e abbiano la possibilità di prevedere vincoli all'utilizzo di percorsi sul proprio territorio cantonale.	SO
Vedi risposta alla domanda 37. Non si dispone di informazioni sufficienti in merito ai requisiti. Anche se il richiedente ha l'obbligo di attestare che i requisiti tecnici del percorso sono garantiti, per rilasciare un'autorizzazione l'autorità preposta deve possedere le stesse conoscenze tecniche. Senza conoscere queste condizioni generali, non è al momento possibile fare una valutazione.	SG
Nei commenti (pag. 7 a metà) occorre illustrare con maggior chiarezza in che modo il detentore del veicolo debba concretamente produrre la dimostrazione. Può essere necessario, per esempio, un determinato numero di corse di prova?	SG
Ci si chiede quindi come si possa definire un «termine ragionevole» (cpv. 1) in questo contesto. Quanto tempo prima della messa in funzione deve essere disponibile o deve essere presentata l'autorizzazione? Questo vale in particolare per le corse nel trasporto pubblico. Per quanto tempo è valida l'autorizzazione?	SG
Per l'autorizzazione di un ambito di impiego devono essere previsti abbastanza operatori sufficientemente qualificati. Come si definisce «abbastanza»? È previsto un numero massimo di veicoli che può essere controllato da una persona?	SG
In che modo vengono coinvolti l'UFT o gli uffici cantonali del trasporto pubblico qualora si tratti di una domanda relativa a un «mezzo di trasporto di massa» (TP)?	SG
Proposta capoverso 1: «Il Cantone di immatricolazione è responsabile del trattamento della domanda e dell'autorizzazione della zona di impiego. Se la zona di impiego di veicoli dell'esercito è limitata ad aree di proprietà della Confederazione gestite dal DDPS, è competente l'autorità di immatricolazione dell'esercito».	DTC
Nel rapporto occorrerebbe precisare che, in particolare nell'interesse dell'accettazione sociale a livello cantonale, è fondamentale che siano coinvolti i Comuni interessati, dal momento che possono svolgere un ruolo decisivo nel plasmare l'atteggiamento della popolazione nei confronti dei sistemi di guida automatizzata.	

Cpv. 3: non si precisa se debba essere un'area di proprietà della Confederazione o no. Inoltre, al lettore imparziale non è del tutto chiaro a cosa debba essere esteso l'ambito di impiego a livello nazionale o internazionale e quale delle tre autorità debba poi essere consultata cumulativamente o in alternativa alle altre.	DTC
Cpv. 4 lett. a: quando un veicolo senza conducente è «autonomo»?	DTC
Cpv. 4 lett. b: perché solo il «percorso in questione» e non «tutti i percorsi»?	DTC
Cpv. 4 lett. c: perché un numero relativamente ridotto di veicoli senza conducente dovrebbe rappresentare un rischio di congestionamento da regolamentare in modo specifico?	DTC
Cpv. 7: quando una valutazione è dettagliata e quando non lo è?	DTC
All'articolo 40 va aggiunto un capoverso che consenta all'autorità competente di respingere le richieste che presentano incongruenze rispetto alla vigente legge sulla pianificazione del territorio, a concetti federali e piani settoriali e direttori dei Cantoni e alla pianificazione comunale.	UCS
Completare il capoverso 4 lettera c precisando che, oltre al congestionamento del traffico, anche l'impiego del o dei veicoli non deve causare un incremento eccessivo di traffico. In particolare attraverso viaggi a vuoto. Per esempio, il grado di occupazione medio non dovrebbe scendere sotto 1. Nel migliore dei casi occorre dimostrare come ottimizzare il più possibile il grado di occupazione.	UCS
Tra i criteri già elencati, per un'autorizzazione devono essere soddisfatte anche le condizioni seguenti: <u>«Per i veicoli senza conducente non è consentito l'uso del marciapiede, delle aree pedonali bloccate al trasporto motorizzato e delle vie ciclabili».</u>	PS, Pro Velo, ATA, Greenpeace, PPU
Mobilità pedonale Svizzera chiede che possano essere autorizzati solo ambiti di impiego sui quali possono circolare anche veicoli a comando manuale. Deve essere escluso il transito su marciapiedi, zone pedonali e vie ciclabili.	Mobilità pedonale, SBV
A integrazione del capoverso 4 lettera c: <u>«la sicurezza e l'attrattiva delle vie pedonali e ciclabili non sono compromesse».</u>	PS, Pro Velo, ATA, Greenpeace, PPU
In linea generale i requisiti vanno bene. Occorre tuttavia richiedere anche un piano di emergenza per i guasti e gli incidenti.	Routiers
In linea di principio si dovrebbero consultare tutti gli attori pubblici interessati, le associazioni del settore del traffico e dei trasporti, i rappresentanti degli interessi, le persone con disabilità ecc. Per tale ragione Mobilità pedonale Svizzera chiede che le domande riguardanti lo spazio stradale pubblico siano affiancate sempre da una consultazione pubblica.	Mobilità pedonale, SBV
La disposizione deve <b>obbligatoriamente</b> essere completata con la richiesta del consenso dei Comuni interessati. Questi devono essere coinvolti nella valutazione dei presupposti di cui all'articolo 40 capoverso 4 lettere a-c, in particolare se l'autorità competente è un'autorità cantonale.	CDSCS, SCPCS, UCS, VBZ
L'autorizzazione degli ambiti di impiego per i veicoli senza conducente non è esclusivamente questione di immatricolazione dei veicoli; secondo il diritto federale è un compito cantonale. Autorizzando un ambito di impiego simile si ammette al tempo stesso un modello aziendale, in particolare l'offerta commerciale di prestazioni di guida analoghe ai taxi in veicoli senza conducente (in appresso «robotaxi»).	CDSCS, SCPCS, UCS, VBZ
Questo modello aziendale è attualmente realizzato dai leader del mercato mondiale della guida automatizzata nelle prime città degli Stati Uniti. Anche altri gruppi digitali e automobilistici di livello globale stanno sviluppando sistemi di robotaxi. In una prospettiva commerciale questo modello aziendale è rivolto alle aree densamente abitate, quindi a città e relativi agglomerati, e a livello di politica dei trasporti può arrecare un pregiudizio indesiderato ai già diffusi trasporti pubblici. La problematica che emerge quando le città non vengono coinvolte nella regolamentazione di questa nuova tecnologia che le riguarda profondamente è evidente nello Stato della California.	CDSCS, SCPCS, VBZ
Per tale ragione è assolutamente necessario coinvolgere le città nella procedura di autorizzazione degli ambiti di impiego per tali veicoli. I presupposti per l'autorizzazione devono essere valutati dalle città direttamente interessate, per esempio considerando, secondo la lettera c, se il traffico locale non è ostacolato o congestionato dal funzionamento dei veicoli senza conducente.	CDSCS, SCPCS, UCS, VBZ
Nella prospettiva del trasporto pubblico del centro città si deve presumere che, con i nuovi modelli analoghi ai taxi («Mobility on Demand») provvisti di sistemi per guida senza conducente,	CDSCS, SCPCS, UCS, VBZ

augmenterà la domanda di utilizzo delle infrastrutture di fermata del trasporto pubblico. Ciò non deve e non può andare a discapito del servizio di linea pubblico, che non deve essere ostacolato alle fermate, conformemente all'ordinanza sulla segnaletica stradale. Occorre inoltre notare che l'autorizzazione di ulteriori aree di circolazione – in particolare corsie riservate agli autobus – può determinare una riduzione della prestazione dei TP. In genere il proprietario della strada mette a disposizione fermate e aree di circolazione dei TP.

Riconosciamo assolutamente le opportunità offerte dalla nuova tecnologia, in particolare se i robotaxi sono concepiti come veicoli a basse emissioni, con uno sfruttamento efficiente della superficie e massima sicurezza, con programmi d'offerta compatibili con le città, per esempio «On Demand Ridepooling», che vengono opportunamente combinati con i grandi veicoli del trasporto pubblico odierno che nel traffico di lunga percorrenza e nei centri urbani presentano prestazioni ancora migliori in termini di emissioni e sfruttamento della superficie. Uno sviluppo di questo tipo non è però scontato; piuttosto, deve essere concepito e praticato attivamente in ogni singola zona di impiego dei veicoli senza conducente.

CDSCS, SCPCS,  
UCS, VBZ

Per questo motivo riteniamo che la necessità di consenso sia imprescindibile e debba già essere prevista nell'ordinanza federale e non solo nel diritto cantonale a valle. Solo attraverso il diritto di partecipazione dei proprietari della strada sancito a livello federale, secondo cui possono avere voce nell'autorizzazione dell'ambito di impiego, è possibile garantire che i Comuni presentino i propri interessi in relazione ai trasporti automatizzati e li coordinino con il trasporto pubblico di viaggiatori.

CDSCS, SCPCS,  
UCS, VBZ

Mancano possibilità di ricorso per i terzi coinvolti e linee guida chiare in base alle quali prendere decisioni.

CHO

### Domanda 39: Siete d'accordo che la decisione relativa a una domanda di autorizzazione di un ambito di impiego sia comunicata ai destinatari di cui all'articolo 41 lettere a–d (art. 41)?

**Sostanziale approvazione** (risposta affermativa nel questionario o parere equivalente)

ZH, BE, SZ, OW, NW, ZG, FR, SO, SH, AR, AI, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, PS, asa, auto-schweiz, TCS, VFAS, Posta, economiesuisse, FRS, Mobilità pedonale, CI CDS, CCPCS, CDDGP, Routiers, L-drive, RoadCross, SAAM, SBV, SPC, AMAG, CHO, LOXO, Mobility, mybuxi, Swissmoves, TPG, VBZ

I criteri per la valutazione delle domande di autorizzazione degli ambiti di impiego concernenti i veicoli senza conducente devono ancora essere specificati da un centro di competenza autorizzato dalla Confederazione. Anche l'autorizzazione dovrebbe avvenire attraverso questo servizio centrale. Così facendo si garantisce l'attuazione uniforme di questi progetti.

ZG

Le corrispondenti autorizzazioni dell'ambito di impiego dovrebbero essere rilasciate da un centro di competenza.

ZG

La decisione deve essere obbligatoriamente notificata anche al Comune interessato.

VBZ

A livello terminologico ingenera confusione utilizzare il termine «ambito di impiego» in riferimento sia al veicolo sia al raggio del traffico. L'uso di questo termine dovrebbe essere limitato all'ambito di impiego previsto; in riferimento al raggio del traffico si dovrebbe parlare di «zona di impiego». In questo modo si semplificherebbe la comprensione di un gran numero di disposizioni.

Posta, SAAM,  
AMAG

Ci si chiede se e in che modo siano informati i Comuni interessati dalla zona di impiego. Considerata l'importanza del coinvolgimento dei Comuni, sarebbe utile inserire un rimando nel rapporto.

Posta, SAAM,  
AMAG

**Sostanziale respingimento** (risposta negativa nel questionario o parere equivalente)

LU, UR, GL, SG, DTC, CDSCS, UCS, SCPCS

A livello terminologico ingenera confusione utilizzare il termine «ambito di impiego» in riferimento sia al veicolo sia al raggio del traffico. L'uso di questo termine dovrebbe essere limitato all'ambito di impiego previsto; in riferimento al raggio del traffico si dovrebbe parlare di «zona di impiego». In questo modo si semplificherebbe la comprensione di un gran numero di disposizioni.

DTC

Ci si chiede se e in che modo siano informati i Comuni interessati dalla zona di impiego. Considerata l'importanza del coinvolgimento dei Comuni, sarebbe utile inserire un rimando nel rapporto.	DTC
Il dettaglio dei requisiti relativi all'autorizzazione non è attualmente noto. Per tale ragione non siamo favorevoli a questo articolo.	SG
La decisione deve essere obbligatoriamente notificata anche al Comune interessato.	CDSCS, UCS, SCPCS
Integrazione lettera b: «alla competente autorità di immatricolazione e alla polizia». Motivazione: anche la polizia deve essere informata in qualità di «organo esecutivo della strada».	LU, UR, GL
<b>Domanda 40: Siete d'accordo con la proposta di pubblicare gli ambiti di impiego autorizzati negli organi di pubblicazione ufficiali (art. 42)?</b>	
<b>Sostanziale approvazione</b> (risposta affermativa nel questionario o parere equivalente) ZH, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, PS, ACVS, asa, auto-schweiz, TCS, VFAS, upi, Posta, DTC, economiesuisse, FRS, Mobilità pedonale, CI CDS, CCPCS, CDDGP, CDSCS, Routiers, L-drive, Pro Velo, RoadCross, SAAM, SBV, UCS, SCPCS, ATA, SPC, AMAG, FOR, Greenpeace, KpOW, LOXO, Mobility, mybuxi, PPU, Swissmoves, TPG, VBZ, CHO	
Ci dovrebbe essere una pubblicazione centrale, quanto meno in una fase iniziale.	AG
Ci deve essere una pubblicazione nazionale facilmente accessibile.	mybuxi
Sarebbe nondimeno opportuno istituire un sistema coordinato e centralizzato degli ambiti di impiego autorizzati.	Swissmoves
Se è fuor di dubbio che le autorizzazioni debbano essere pubblicate, non è precisato però a cosa si riferisca esattamente l'espressione «organo di pubblicazione ufficiale dell'autorità di immatricolazione»?	VD
La prevista pubblicazione degli ambiti di impiego approvati nella Gazzetta Ufficiale è tuttavia troppo irrealistica per il Consiglio di Stato. Il Consiglio di Stato ritiene invece che gli ambiti di impiego debbano essere definiti a livello territoriale, andando piuttosto in direzione di una raccolta di geodati di base.	AR
Siamo favorevoli alla pubblicazione degli ambiti di impiego autorizzati. Siamo tuttavia del parere che qui si debba prevedere anche la possibilità di opposizione.	Mobilità pedonale, SBV
Questa disposizione potrebbe essere formulata in maniera più chiara nel modo seguente: «L'autorità di immatricolazione pubblica nel proprio organo di pubblicazione ufficiale le zone di impiego autorizzate per i veicoli senza conducente. Altre autorità che hanno dato il loro consenso a una zona di impiego pubblicano anch'esse la propria decisione nel proprio organo di pubblicazione ufficiale».	Posta, DTC, SAAM, AMAG, VBZ
In questo modo eventuali soggetti passivamente interessati non ricevono un'informazione sufficiente. Deve essere previsto l'obbligo di informare preventivamente possibili terzi interessati.	CHO
V. osservazioni formulate riguardo all'articolo 13 circa la proposta di un CCMA/CHS.	Swissmoves
<b>Sostanziale respingimento</b> (risposta negativa nel questionario o parere equivalente) BE, SG	
Il dettaglio dei requisiti relativi all'autorizzazione non è attualmente noto. Per tale ragione non siamo favorevoli a questo articolo.	SG
Ci dovrebbe essere solamente una pubblicazione centrale e non a tutti i livelli (Confederazione o Cantone), quanto meno in una fase iniziale. Le autorizzazioni devono inoltre essere visibili anche dopo la scadenza (p. es. per perplessità segnalate dopo la scadenza). Deve competere ai Cantoni stabilire se e in quale contesto effettuare la pubblicazione.	BE
<b>Domanda 41: Siete d'accordo con le disposizioni relative alla vigilanza dopo il rilascio di autorizzazioni (art. 43)?</b>	
<b>Sostanziale approvazione</b> (risposta affermativa nel questionario o parere equivalente) ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, PS, asa, auto-schweiz, TCS, VFAS, Posta, DTC, economiesuisse, FRS, Mobilità pedonale, CI CDS, CCPCS, CDDGP,	

CDS, Routiers, L-drive, Pro Velo, RoadCross, SAAM, SBV, UCS, SCPCS, ATA, SPC, AMAG, Greenpeace, LOXO, Mobility, PPU, Swissmoves, TPG

La funzione di vigilanza è un ruolo nuovo dei Cantoni, che deve essere sviluppato. Occorre definire le responsabilità e sviluppare le competenze. Un coordinamento istituzionalizzato tra Cantoni e Confederazione è imprescindibile. SH

Invece di «Genehmigung», nella versione tedesca si dovrebbe parlare ovunque di «Bewilligung», per esempio come nell'articolo 45. L'utilizzo di due termini diversi rende difficile la comprensione. Posta, DTC, SAAM, AMAG

Nel caso di applicazioni attive in diversi Cantoni l'autorità competente deve essere la Confederazione. mybuxi

#### Sostanziale respingimento (risposta negativa nel questionario o parere equivalente)

CHO

Non si comprende come l'USTRA e i Cantoni possano svolgere e garantire la vigilanza. Considerata l'enorme pressione esercitata dall'industria automobilistica e delle tecnologie, qui occorre vigilare anche sulla vigilanza. CHO

#### Domanda 42: Siete d'accordo con le fattispecie penali previste (art. 44)?

##### Sostanziale approvazione (risposta affermativa nel questionario o parere equivalente)

LU, NW, ZG, FR, SH, AR, AI, GR, TG, TI, VD, VS, GE, JU, PS, ACVS, asa, auto-schweiz, TCS, upi, FRS, Mobilità pedonale, CI CDS, CCPCS, CDDGP, CDS, Pro Velo, RoadCross, SBV, UCS, SCPCS, ATA, ASA, SPC, AMAG, FOR, Greenpeace, KpOW, mybuxi, PPU, TPG

Siamo di fondo favorevoli alle fattispecie penali previste, tanto più che si basano sulla violazione di obblighi formulati e quindi, come riportato nel rapporto esplicativo, consentono l'applicazione della responsabilità dei dirigenti di cui all'articolo 11 CP e della responsabilità del rappresentante di cui all'articolo 29 CP qualora le infrazioni avvengano in un contesto imprenditoriale, cosa che qui dovrebbe essere il caso più frequente. LU

Non è inoltre chiaro se sia possibile applicare parallelamente le disposizioni penali previste dalla LCStr, per esempio se il comando del veicolo non viene ripreso nonostante la richiesta e si verifica un incidente grave. Si applica solo la fattispecie contravvenzionale o anche l'articolo 90 LCStr? La concorrenza con le fattispecie penali previste dalla LCStr dovrebbe essere menzionata (quanto meno nei commenti). LU, NW, SH, GR, TG, ACVS, CCPCS, CDDGP, CDS, UCS, SCPCS, KpOW, FOR

Ci chiediamo inoltre se le azioni intenzionali di cui all'articolo 44 capoverso 1 e capoverso 2 siano adeguatamente sanzionate come contravvenzioni o se non debbano invece essere configurate come delitto (analogamente all'art. 90 cpv. 2 LCStr). LU, NW, SH, GR, TG, ACVS, CCPCS, CDDGP, CDS, UCS, SCPCS, KpOW, FOR

Manca una norma penale d'impresa per il caso in cui si verificano danni a persone dovuti a un sistema di automazione difettoso. Sembra necessario riconoscere una responsabilità penale a livello legislativo per le persone giuridiche che intendono sviluppare veicoli autonomi e immatricolarli nel trasporto pubblico. Il rimando all'articolo 11 CP presente nel rapporto esplicativo potrebbe non essere sufficiente. Occorre pertanto creare una norma penale per le imprese a livello legislativo. LU, NW, SH, GR, TG, FOR, ACVS, CCPCS, CDDGP, CDS, UCS, SCPCS, KpOW

Si dovrebbe inoltre creare la possibilità di prevedere misure amministrative. Anche qui sarebbe necessaria una normativa a livello legislativo. LU, ZG, SH, AR, AI, VD, VS, GE, JU, NW, SH, GR, TG, asa, ACVS, CCPCS, CDDGP, CDS, UCS, SCPCS, FOR, KpOW

Il rapporto non approfondisce se chi manomette sistemi di guida automatizzati o lancia attacchi cibernetici sugli stessi sia punibile. NW, SH, GR, TG, ACVS, CCPCS, CDDGP, CDS, UCS,

	SCPCS, KpOW, FOR
In riferimento alla manomissione di sistemi di automazione o ad attacchi cibernetici occorre menzionare che l'articolo 143 <sup>bis</sup> CP prevede una fattispecie penale, ma che questa, tuttavia, non costituisce alcun riferimento al pericolo degli utenti della strada. A nostro avviso si dovrebbe creare una fattispecie penale specifica nella LCStr.	NW, SH, GR, TG, ACVS, CCPCS, CDDGP, KpOW, FOR
La formulazione dell'articolo 44 capoverso 1 lettera c nOGA richiede di essere interpretata. L'articolo 9 nOGA comprende diversi obblighi e non solo l'obbligo espressamente menzionato nella disposizione penale di informare riguardo alla presenza di un sistema di automazione la persona alla quale viene affidato un veicolo a guida automatizzata. Ci si chiede pertanto se, sulla base del rimando all'articolo 9 nOGA, debbano o non debbano essere passibili di pena anche gli ulteriori obblighi.	LU
Riteniamo che la formulazione relativa alla fattispecie penale di cui all'articolo 44 capoverso 1 lettera c («senza informarli della presenza») sia più ragionevole della formulazione presente nell'articolo 9, dove si fa riferimento anche alla fornitura delle istruzioni d'uso.	SVV
In considerazione del potenziale di pericolo, l'articolo 44 capoverso 2 lettera j non sembra adeguato. L'entità della pena dovrebbe essere allineata alla punibilità secondo gli articoli 91 e 91a LCStr in merito all'inattitudine alla guida. Per lo stesso motivo riteniamo che l'articolo 44 capoverso 1 lettere b e g, capoverso 2 lettere b, e, f e i OGA non siano adeguati in riferimento all'entità della pena.	TG
La parte del periodo «si trovi sotto l'influsso dell'alcol» nella disposizione penale di cui al capoverso 2 lettera j è superflua in questa forma, dal momento che è in stato di inattitudine alla guida ai sensi dell'articolo 91 LCStr anche chi guida sotto l'influsso dell'alcol. Se per gli operatori dovesse valere un divieto totale di consumo di bevande alcoliche (0,1 per mille), questo dovrebbe essere menzionato esplicitamente.	LU
Non è menzionato esplicitamente che scenari come le disposizioni da seguire emanate dalle forze dell'ordine o sono regolamentate in maniera specifica chiedendo la disponibilità a poterle rispettare, oppure sono riconosciute dal sistema di automazione, che quindi richiede la ripresa del comando del veicolo.	LU
Sarebbe utile un rimando alla legislazione sulla sicurezza dei prodotti, attualmente in corso di revisione nell'ottica dell'applicazione di sistemi basati sull'intelligenza artificiale (IA). Eventualmente si dovrebbero adattare o riprendere per analogia determinate norme risultanti dalle leggi sulla sicurezza dei prodotti, attraverso le quali i costruttori, i responsabili dell'immissione in commercio e gli utenti sono assoggettati a obblighi.	GR, FOR
Questo lunghissimo elenco di fattispecie penali precisate in dettaglio palesa una certa «tendenza alla criminalizzazione» della guida automatizzata che, oltre a sembrare eccessiva, suscita nell'opinione pubblica l'impressione che i veicoli senza conducente siano di per sé pericolosi e sarebbe meglio non farvi affidamento. Per i comportamenti scorretti (senza incidenti come conseguenza) si dovrebbero creare solo nuove fattispecie penali come reati astratti di esposizione a pericolo, se è attestato che non siano già coperti dalle attuali disposizioni penali del CP e della LCStr. Questo aspetto dovrebbe essere illustrato nel rapporto in maniera adeguata.	Posta, SAAM, AMAG, TPG
Questa enumerazione così formulata non ha alcuna utilità. Si ha l'impressione che chiunque commetta qualcosa di sbagliato venga semplicemente multato in maniera arbitraria. L'unico che non deve praticamente fare i conti con le multe è il costruttore. Riteniamo inoltre che, in caso di negligenza grave o intenzionalità, come i costruttori di veicoli autonomi hanno già mostrato in altre occasioni, la pena detentiva sarebbe più opportuna. La guida autonoma può funzionare solo se la responsabilità primaria viene attribuita al costruttore. Tutti gli altri non hanno né le informazioni né l'accesso necessario al veicolo. L'intero elenco deve essere riformulato.	CHO
Vedi osservazioni relative ad alcuni punti negli articoli precedenti.	mybuxi
<b>Sostanziale respingimento</b> (risposta negativa nel questionario o parere equivalente)	
ZH, BE, UR, SZ, OW, GL, SO, BS, BL, SG, AG, NE, <b>PLR, UPSA, DTC, economiesuisse, Routiers, L-drive, VFAS, LOXO, Mobility, Swissmoves</b>	
Secondo il PLR si dovrebbero creare nuove fattispecie penali solo se le stesse non sono già coperte dalle disposizioni penali vigenti del CP e della LCStr. Eventuali doppioni nell'ambito dell'OGA suscitano l'impressione di voler «criminalizzare» le nuove tecnologie. Una normativa simile non corrisponde all'attuale posizione della Svizzera nei confronti della guida automatizzata che, con considerazioni realistiche sui rischi nei progetti pilota, ha offerto buone condizioni quadro.	PLR, DTC, Mobility

L'operatore remoto che sorveglia diversi veicoli non può procedere all'azionamento e la responsabilità è in capo al sistema automatico.	LOXO
Si dovrebbe inoltre creare la possibilità di prevedere misure amministrative. Anche qui sarebbe necessaria una normativa a livello legislativo.	ZH, OW, BS, SG, NE, UR, SZ, SO, BL, AG,
Se un veicolo a guida automatizzata viene coinvolto in un incidente penalmente rilevante, non sarà possibile formulare una valutazione senza fare ricorso ai dati del registratore di guida. È pertanto assolutamente necessario che, nei singoli casi, le autorità abbiano la possibilità di estrarre e analizzare i dati anche senza coinvolgere i costruttori.	AG
Ci chiediamo se le azioni intenzionali di cui all'articolo 44 capoverso 1 e capoverso 2 siano adeguatamente sanzionate come contravvenzioni o se non debbano invece essere configurate come delitto (analogamente all'art. 90 cpv. 2 LCStr).	BE, ZH, UR, OW, BS, BL, SG, NE, AG
Tra questi casi si annovera anche quello in cui i conducenti non riprendono il volante nonostante la richiesta di ripresa del controllo e il veicolo resta fermo in autostrada (art. 44 cpv. 1 lett. g OGA).	ZH, OW, BS, BL, SG NE
Lo stesso dicasi per l'articolo 44 capoverso 1 lettera b, capoverso 2 lettere b, e ed f, i e j.	OW, BS, BL, SG
Come per le altre fattispecie penali, si dovrebbe fare distinzione tra atti illeciti commessi per negligenza e atti intenzionali.	BE, GL, AG
Non è inoltre chiaro se sia possibile applicare parallelamente le disposizioni penali previste dalla LCStr, per esempio se il comando del veicolo non viene ripreso nonostante la richiesta e si verifica un incidente grave. Si applica solo la fattispecie contravvenzionale o anche l'articolo 90 LCStr? La concorrenza con le fattispecie penali previste dalla LCStr dovrebbe essere menzionata (quanto meno nei commenti).	ZH, OW, BS; SG, BL, SO, AG, NE
In linea di principio dovrebbero valere le disposizioni penali «ordinarie» stabilite nella LCStr.	SO
Manca una norma penale d'impresa per il caso in cui si verificano danni a persone dovuti a un sistema di automazione difettoso. Sembra necessario riconoscere una responsabilità penale a livello legislativo per le persone giuridiche che intendono sviluppare veicoli autonomi e immatricolarli nel trasporto pubblico. Il rimando all'articolo 11 CP presente nel rapporto esplicativo potrebbe non essere sufficiente. Occorre pertanto creare una norma penale per le imprese a livello legislativo.	ZH, UR, OW, BS, BL, NE, AG
Devono essere puniti anche i detentori e i gestori che non effettuano una manutenzione adeguata ai veicoli, che utilizzano operatori non sufficientemente formati o che si servono di un numero ridotto di operatori per un numero elevato di veicoli, oppure che ammettono un funzionamento che non rispetta i requisiti organizzativi.	Routiers
Nel rapporto esplicativo è inoltre precisato quanto segue: « <i>In particolare i detentori di veicoli senza conducente devono se del caso assumersi la responsabilità per atti punibili commessi non solo dagli operatori ma anche da altri impiegati</i> ». A nostro avviso il perseguimento penale è molto difficile per motivi probatori e probabilmente presupporrà indagini molto complesse.	BS
È dubbio se non irrealistico che l'autorità cantonale di perseguimento penale proceda contro costruttori internazionali; un procedimento penale internazionale non sembra fattibile.	BE
Il rapporto non approfondisce se chi manomette sistemi di guida automatizzati o lancia attacchi cibernetici sugli stessi sia punibile.	ZH, OW, BS, BL, SG, NE
In riferimento alla manomissione di sistemi di automazione o ad attacchi cibernetici occorre tenere presente che l'articolo 143 <sup>bis</sup> CP prevede una fattispecie penale, ma che questa, tuttavia, non prevede alcun riferimento al pericolo per gli utenti della strada. A nostro avviso si dovrebbe creare una fattispecie penale specifica nella LCStr.	ZH, OW, SG NE
Riteniamo che taluni elementi potrebbero non essere verificabili (ad es.: art. 44 cpv. 1 lett. e).	Swissmoves
Art. 44 cpv. 1 lett. b: l'ignoranza protegge dalla pena? Che una persona lo sappia o no, in questo caso l'imposizione di una multa dovrebbe sempre essere possibile.	BE
Nell'articolo 44 capoverso 1 lettera c manca una fattispecie penale relativa alla «messa a disposizione delle istruzioni d'uso»; questo aspetto deve essere aggiunto perché, in caso contrario, la violazione di questo obbligo non sarebbe punibile.	BS

L-drive Svizzera chiede di integrare l'articolo 44 capoverso 1 lettera c nel modo seguente: c. affida a terzi un veicolo a guida automatizzata senza informarli <u>né istruirli</u> riguardo alla presenza del sistema di automazione (art. 9)	L-drive
L-drive Svizzera chiede di integrare l'articolo 44 capoverso 1 lettera d numero 1 nel modo seguente: d. 1. non informa esplicitamente <u>né istruisce</u> la parte contraente sull'uso conforme del sistema di automazione e sulla funzione di registrazione del registratore di guida (art. 21 cpv. 1), o	
A nostro avviso l'articolo 44 capoverso 1 lettere c e d numeri 1 e 2 OGA risulta sproporzionato.	UPSA
Chiediamo di stralciare l'articolo 44 capoverso 1 lettera d	VFAS, economiesuisse
Art. 44 cpv. 1 lett. f e g: qui ci si chiede in generale come debba avvenire in pratica il controllo.	BS
Art. 44 cpv. 1 lett. h: qual è il problema della presenza di persone/animali a bordo del veicolo durante l'operazione di parcheggio?	BE
Art. 44 cpv. 1 lett. h: posto che per i sistemi di parcheggio automatico attualmente in uso (livello di automazione 2) la permanenza a bordo del veicolo durante l'esecuzione di una manovra è consentita, la fattispecie in esame non dovrebbe essere diversa, poiché non è indicata alcuna distinzione circa il livello di automazione e per sua natura un livello 3 o superiore deve soddisfare tutte le condizioni previste per il livello 2.	Swissmoves
Art. 44 cpv. 2 lett. h: LOXO è un veicolo automatizzato dotato di un'interfaccia audiovisiva che consente a un soggetto terzo di ricevere la merce ordinata attraverso l'apertura di uno scomparto. In questa applicazione non è previsto che un operatore riceva i messaggi che intercorrono tra il terzo e l'interfaccia. Il veicolo può gestirli autonomamente.	Swissmoves
Art. 44 cpv. 1 lett. i: l'articolo in esame specifica che il veicolo è utilizzato sotto la sorveglianza di un operatore. Ciò implica una relazione di tipo univoco, cioè una modalità di funzionamento in controtendenza rispetto ai recenti orientamenti nell'ambito delle flotte di veicoli a guida automatizzata. In effetti, è previsto che una centrale operativa possa sorvegliare una flotta composta da diversi veicoli e che l'intervento degli operatori sia sollecitato solo quando un veicolo richieda un'azione di guida manuale.	Swissmoves
Inoltre, un operatore secondo l'articolo 44 capoverso 2 lettere i e j si trova in una posizione migliore di un conducente, sebbene debba soddisfare gli stessi presupposti di quest'ultimo.	BS, BL
Art. 44 cpv. 2 lett. j: la versione francese dovrebbe riportare il verbo al plurale «alors qu'ils».	Swissmoves

**Domanda: 43: Siete d'accordo con la proposta di autorizzare deroghe in singoli casi specifici e la costituzione di un gruppo di accompagnamento da parte dell'USTRA (art. 45)?**

**Sostanziale approvazione** (risposta affermativa nel questionario o parere equivalente)

ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, PS, ACVS, UPSA, asa, auto-schweiz, Posta, DTC, economiesuisse, FRS, CI CDS, CCPCS, CDDGP, Routiers, L-drive, Pro Velo, RoadCross, SAAM, TCS, VFAS, ATA, SPC, AMAG, FOR, Greenpeace, KpOW, LOXO, Mobility, PPU, RZU, Swissmoves, TPG, VBZ, CHO

Il coordinamento tra i Cantoni e l'USTRA deve essere ben strutturato, dal momento che è un importante fattore di successo per l'attuazione della presente ordinanza.

UR, SZ, NW, ZG, SO, SH, AR, GR, VS, NE, JU, asa

Oltre ai rappresentanti delle autorità di immatricolazione, della polizia, delle autorità preposte all'edilizia, alla pianificazione territoriale e all'ambiente, il gruppo di accompagnamento dovrebbe comprendere anche il settore dei trasporti pubblici, organizzazioni di non vedenti, città, organizzazioni per il traffico pedonale e organizzazioni ambientali presenti nel settore dei trasporti – come l'ATA – e queste dovrebbero essere di conseguenza esplicitamente menzionate nel capoverso 2.

PS, Pro Velo, ATA, Greenpeace, PPU

Proposta di modifica: «Cpv. 2: L'USTRA costituisce un gruppo di accompagnamento che assiste i Cantoni nella valutazione delle domande relative agli ambiti di impiego per i veicoli senza conducente e alla gestione di aree per il parcheggio automatico. Il gruppo si compone di rappresentanti delle autorità di immatricolazione, della polizia, delle autorità preposte all'edilizia, alla pianificazione territoriale e all'ambiente, del settore dei trasporti pubblici, delle organizzazioni di non vedenti, delle città, delle organizzazioni per il traffico pedonale, delle organizzazioni ambientali presenti nel settore dei trasporti nonché altri soggetti coinvolti».

La partecipazione degli organi esecutivi è accolta con favore.	NW, BL, SH, ACVS, KpOW, FOR
Sarebbe utile che il gruppo di accompagnamento possa essere consultato anche per sostenere questioni di attuazione a livello specialistico (organi esecutivi).	TG
A livello cantonale devono essere coinvolti come parti interessate gli uffici della circolazione stradale, del genio civile, della polizia e le autorità preposte alla pianificazione territoriale.	NE
Il Cantone di Berna vorrebbe assolutamente essere rappresentato in questo gruppo di accompagnamento.	BE
Anche i rappresentanti dell'economia dovrebbero essere consultati.	VFAS, economiesuisse
Cpv. 1: vedi quanto riportato in riferimento all'articolo 11 più sopra.	Posta, DTC, SAAM, AMAG
Cpv. 1: non è sufficiente che i certificati possono perdere validità? È davvero necessario prevedere un'ulteriore limitazione temporale?	SPC
La precisazione dell'articolo 45 capoverso 2 è accolta con favore.	LU, UR
Cpv. 2: considerato il fatto che l'attuale sistema dei trasporti viene integrato con l'aggiunta di una nuova tecnologia con nuove possibilità di utilizzo e probabilmente nuove offerte di trasporto, secondo la RZU è utile che tutti i responsabili si confrontino sulle esperienze maturate e che il più presto possibile se ne possa tenere conto nell'applicazione pratica.	RZU
<sup>2</sup> <i>L'USTRA costituisce un gruppo di accompagnamento che assiste i Cantoni e il Comune interessato nella valutazione delle domande relative agli ambiti di impiego per i veicoli senza conducente ...</i>	VBZ
<b>Sostanziale respingimento</b> (risposta negativa nel questionario o parere equivalente) Mobilità pedonale, CDSCS, SBV, UCS, SCPCS	
<sup>2</sup> <i>L'USTRA costituisce un gruppo di accompagnamento che assiste i Cantoni e il Comune interessato nella valutazione delle domande relative agli ambiti di impiego per i veicoli senza conducente ...</i>	CDSCS, UCS, SCPCS
È importante notare che in questi gruppi di accompagnamento devono essere rappresentate anche le associazioni di altri mezzi di trasporto e le organizzazioni che si occupano di persone con disabilità.	Mobilità pedonale, SBV
<b>Domanda 44: Siete d'accordo con l'introduzione del segnale di indicazione «Veicoli a guida automatizzata» e l'obbligo di collocarlo presso tutti gli accessi, carrabili e pedonali, alle aree autorizzate per il parcheggio automatico (art. 62 cpv. 8 e all. 2, segnale 4.91<sup>bis</sup>)?</b>	
<b>Sostanziale approvazione</b> (risposta affermativa nel questionario o parere equivalente) ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, NE, GE, JU, PS, ACVS, UPSA, asa, auto-schweiz, VFAS, upi, Posta, DTC, economiesuisse, FRS, CI CDS, CCPCS, CDDGP, CDSCS, Routiers, L-drive, ParkingSwiss, Pro Velo, RoadCross, SAAM, Suva, SCPCS, Swissdrive, ATA, ASA, SPC, AMAG, FOR, Greenpeace, KpOW, Mobility, PPU	
Ci si chiede dove sia indicato per quali tipi di veicoli è autorizzata l'area di parcheggio corrispondente.	ZH, OW, NW, BL, SH, SG TG, NE, ACVS, FOR, KpOW
Occorre verificare se sia necessario anche un segnale di divieto per pedoni e conducenti non ammessi. Secondo la legge e l'ordinanza, sulle aree per il parcheggio automatico non è ammesso il traffico misto.	ZH, OW, NW, BL, SH, SG TG, NE, ACVS, FOR, KpOW
Considerato il numero elevato di cartelli segnaletici già presenti, sorge il dubbio sull'effettiva necessità di questo segnale. I veicoli autonomi dovrebbero essere sicuri almeno quanto un veicolo tradizionale.	TG
Aumentando il numero di veicoli che parcheggiano autonomamente, la segnaletica prevista dovrebbe essere potenziata con l'aggiunta di altri segnali, per esempio per portare l'attenzione sul traffico misto.	BE

	TI
Si dovrebbe tuttavia rivalutare la necessità di imporre alla Svizzera tale segnaletica specifica, se utilizzata in modo estensivo e costoso, prima che l'UE disponga di una segnaletica equivalente, perché sembra importante garantire una certa uniformità con la segnaletica dell'UE, e quindi eventualmente rielaborare questi cartelli per tempo.	economiesuisse, FRS
<b>Sostanziale respingimento</b> (risposta negativa nel questionario o parere equivalente)	
BS, VS, TCS, Mobilità pedonale, CHO, TPG, Swissmoves	
Ci si chiede dove sia indicato per quali tipi di veicoli è autorizzata l'area di parcheggio corrispondente.	BS
Occorre verificare se sia necessario anche un segnale di divieto per pedoni e conducenti non ammessi. Secondo la legge e l'ordinanza, sulle aree per il parcheggio automatico non è ammesso il traffico misto (a questo proposito i commenti contraddicono il testo della legge e dell'ordinanza).	BS
Riteniamo che il segnale proposto non rappresenti la guida automatizzata e si presti a essere confuso con quello di carica a induzione. A nostro avviso, il pittogramma non è intuitivo.	VS
La disposizione in esame è limitativa, dal momento che, come si evince dal rapporto esplicativo, si dovrà verificare per ciascun veicolo dotato del sistema automatico in questione se esso sia o no compatibile con l'area per il parcheggio. Il che significherebbe chiedere di adeguare un tipo di veicolo a una specifica area di parcheggio, quando invece sarebbe necessario che ogni veicolo provvisto di sistema di «valet parking» potesse parcheggiarsi all'interno di una qualsiasi area per il parcheggio.	TPG
Riteniamo che un ulteriore cartello segnaletico non sia necessario, dal momento che non ne vediamo alcuna utilità in parcheggi specifici per i veicoli automatizzati. Alcuni gruppi di utenti della strada (p. es. i bambini) non sono in grado di interpretare questi segnali di indicazione in maniera corretta e tempestiva	Mobilità pedonale
Data la complessità tecnica e attuativa della presente ordinanza, il TCS accoglie con favore l'attivazione da parte dell'USTRA di uno stretto coordinamento con le autorità competenti, in particolare quelle incaricate dell'immatricolazione e quelle di polizia. Quanto invece alle autorità preposte all'edilizia, alla pianificazione territoriale e all'ambiente, ritiene che il loro coinvolgimento debba essere previsto solo nel caso in cui il Consiglio federale decida il mantenimento delle disposizioni in materia di parcheggio. Allo stato attuale, in assenza di regole certe a livello europeo, il TCS è alquanto scettico riguardo alla necessità di pronunciarsi sin da ora e in maniera tanto dettagliata sulla questione del parcheggio dei veicoli automatizzati.	TCS
Non c'è alcun simbolo per il veicolo stesso né indicazioni di un sistema attivo. Anche i percorsi sui quali possono circolare i veicoli autonomi dovrebbero essere contrassegnati in maniera specifica.	CHO
Si rimanda alle osservazioni già formulate riguardo al sistema di parcheggio automatico.	Swissmoves
<b>Domanda 45: Siete d'accordo con l'obbligo di controllo annuale per i veicoli senza conducente (art. 33 cpv. 2 lett. a n. 5)?</b>	
<b>Sostanziale approvazione</b> (risposta affermativa nel questionario o parere equivalente)	
ZH, BE, UR, SZ, NW, FR, SO, SH, AR, AI, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, PS, UPSA, asa, TCS, upi, economiesuisse, FRS, Mobilità pedonale, CI CDS, CCPCS, CDDGP, CDSCS, Routiers, L-drive, Pro Velo, RoadCross, SAAM, SBV, UCS, Suva, SCPCS, ATA, SPC, AMAG, Greenpeace, mybuxi, PPU, Swissmoves, TPG, VBZ	
Il controllo annuale sembra per il momento appropriato; entità e contenuto del controllo sono però ancora alquanto indefiniti.	BE, AG
In futuro potrà eventualmente essere possibile approvare la conformità a livello centrale su base annua, attraverso l'invio periodico di dati specifici del veicolo da parte del veicolo stesso e quindi senza doversi presentare di persona presso l'ufficio della circolazione stradale? In tal modo i controlli periodici potrebbero essere effettuati con la stessa frequenza prevista nelle norme oggi vigenti.	AG, BE
Dopo aver raccolto dati sufficienti, il cambio di periodicità va verificato secondo le norme oggi vigenti.	ZH, UR, SZ, NW, SO, SH, AR, AI, TG, VS, NE, GE, asa, SPC, Swissmoves

È opportuno, tuttavia, ricordare che attualmente in Svizzera non è previsto, né organizzato, alcun controllo di funzionalità dei sistemi d'automazione durante l'esame periodico/straordinario cantonale. La sua implementazione è invece la condizione necessaria per la rilevazione di eventuali irregolarità del sistema di automazione.	VD
Devono essere disponibili capacità sufficienti per questi controlli, onde evitare ritardi (molti Cantoni hanno numerosi arretrati); per questo motivo è fondamentale poter delegare tali controlli a privati.	FRS, economiesuisse
Il testo dell'ordinanza parla di «ogni anno», il rapporto invece di «almeno una volta all'anno», che non è la stessa cosa. Nel rapporto occorre una motivazione concreta che spieghi perché, per i normali trasporti logistici, sia richiesto un controllo successivo annuale, non da ultimo se si tiene conto che molti uffici della circolazione stradale sono già sovraccarichi, faticano a rispettare le scadenze e la delega a privati sarà esclusa conformemente all'articolo 17.	SAAM, AMAG, VBZ, Mobility
Dal momento che i costruttori dispongono già di un sistema di gestione con aggiornamenti regolari e devono mantenere la certificazione corrispondente, ci si chiede se un controllo annuale sia effettivamente opportuno e ragionevole.	Posta
Un accompagnamento rigoroso e un controllo hanno senso, non da ultimo per favorire la fiducia e l'accettazione dei veicoli senza conducente.	UPSA
Secondo l'articolo 32 capoverso 2 i detentori sono tenuti ad assicurarsi che venga effettuato un controllo di funzionalità approfondito prima che il veicolo sia utilizzato quotidianamente. Inoltre, ai sensi dell'articolo 33 capoverso 1 lettera b, prima di mettere in funzione il sistema di automazione gli operatori devono assicurarsi che sia stato effettuato un controllo di funzionalità approfondito di cui all'articolo 32 capoverso 2. Un intervallo d'esame annuale è sproporzionato e deve essere esteso.	es
<b>Sostanziale respingimento</b> (risposta negativa nel questionario o parere equivalente)	
LU, OW, GL, ZG, BL, BS, SG, ACVS, auto-schweiz, DTC, VFAS, ASA, FOR, KpOW, LOXO, CHO	
Dopo essere riusciti a raccogliere dati sufficienti si verificherà il cambio di periodicità secondo le norme oggi vigenti.	OW, BS, BL ACVS, FOR, KpOW
L'intervallo è troppo restrittivo. Un aumento a due anni è più indicato.	GL
Il testo dell'ordinanza parla di «ogni anno», il rapporto invece di «almeno una volta all'anno», che non è la stessa cosa.	DTC
Le autorità di immatricolazione non sono in grado di gestire le soluzioni IT altamente personalizzate per ogni costruttore. Inoltre, con l'aumento del numero di tali veicoli, l'esame annuale previsto vincolerà ingenti risorse. L'approccio da adottare deve prevedere che il costruttore del veicolo sia tenuto a fornire annualmente i dati specificati al registro centrale dei veicoli (p. es. SIAC). La prevista misura dell'esame annuale renderebbe l'acquisto di tale veicolo ancora meno interessante.	LU, ZG
Sebbene sembri opportuno effettuare con regolarità una verifica, proprio in fase introduttiva iniziale, questo approccio appare alquanto rigido. Temiamo che vada a scapito dell'accettazione di questi veicoli.	SVV
Si deve rinunciare all'esclusione della delega ad aziende di diritto privato per i veicoli senza conducente. Nel caso in cui debba essere mantenuta, tale esclusione dovrà essere riportata anche nell'articolo 34a OETV.	LU, ZG
Sebbene l'intenzione di eseguire controlli annuali in una fase iniziale sia comprensibile, i veicoli altamente tecnologizzati dispongono comunque di sistemi di autodiagnosi. Qualora dovessero emergere anomalie, un veicolo non dovrà più essere utilizzato fino alla conclusione della riparazione; questo garantirebbe la sicurezza. L'introduzione di una periodicità di un anno aumenterebbe notevolmente l'onere dei Cantoni per i controlli.	SG
Secondo l'articolo 32 capoverso 2 i detentori sono tenuti ad assicurarsi che venga effettuato un controllo di funzionalità approfondito prima che il veicolo sia utilizzato quotidianamente. Inoltre, ai sensi dell'articolo 33 capoverso 1 lettera b, prima di mettere in funzione il sistema di automazione gli operatori devono assicurarsi che sia stato effettuato un controllo di funzionalità approfondito di cui all'articolo 32 capoverso 2. Un intervallo d'esame annuale è sproporzionato e deve essere esteso.	auto-schweiz, VFAS
Il numero 5 deve essere stralciato senza sostituzione.	auto-schweiz
Non è fornita alcuna motivazione valida che giustifichi l'intensificazione degli esami annuali.	LOXO

Nel rapporto occorre una motivazione concreta che spieghi perché, per i normali trasporti logistici, sia richiesto un controllo successivo annuale, non da ultimo se si tiene conto che molti uffici della circolazione stradale sono già sovraccarichi, faticano a rispettare le scadenze e la delega a privati sarà esclusa conformemente all'articolo 17. DTC

In presenza di aggiornamenti importanti e necessari occorre effettuare un esame immediato. Ci aspetteremmo di più, soprattutto nel contesto delle accresciute minacce alla cyber-sicurezza. Deve inoltre essere chiaro in che modo l'USTRA possa attuare tutto ciò nel minor tempo possibile. CHO

**Domanda 46: Siete d'accordo che licenza di circolazione e targhe dei veicoli senza conducente possano essere rilasciate solo in presenza di un'autorizzazione dell'ambito di impiego (art. 71 cpv. 1 lett. f)?**

**Sostanziale approvazione** (risposta affermativa nel questionario o parere equivalente)

ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, [PS](#), [ACVS](#), [UPSA](#), [asa](#), [auto-schweiz](#), [upi](#), [Posta](#), [DTC](#), [economiesuisse](#), [FRS](#), [CI CDS](#), [CCPCS](#), [CDDGP](#), [CDSCS](#), [Routiers](#), [L-drive](#), [Pro Velo](#), [RoadCross](#), [SAAM](#), [SBV](#), [UCS](#), [SCPCS](#), [TCS](#), [VFAS](#), [ATA](#), [ASA](#), [SPC](#), [AMAG](#), [FOR](#), [Greenpeace](#), [KpOW](#), [Mobility](#), [mybuxi](#), [PPU](#), [TPG](#), [VBZ](#), [CHO](#)

Qui propenderemmo per tenere un elenco esaustivo sempre aggiornato e pubblicarlo. CHO

La licenza di circolazione deve essere ammessa anche in formato digitale. mybuxi

**Sostanziale respingimento** (risposta negativa nel questionario o parere equivalente)

SO, [Swissmoves](#)

Questo complica inutilmente il processo di immatricolazione. SO

L'ottenimento dell'autorizzazione alla circolazione (omologazione del veicolo) deve essere distinta dall'autorizzazione in ambiti di impiego (ODD). Swissmoves

**Domanda 47: Siete d'accordo di includere la conoscenza dei sistemi di assistenza alla guida e di automazione tra gli argomenti oggetto dell'esame teorico di base (all. 11 n. 1.2.4)?**

**Sostanziale approvazione** (risposta affermativa nel questionario o parere equivalente)

ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, ZG, FR, SO, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, [PS](#), [ACVS](#), [UPSA](#), [asa](#), [auto-schweiz](#), [upi](#), [CP](#), [DTC](#), [economiesuisse](#), [FRS](#), [CI CDS](#), [CCPCS](#), [CDDGP](#), [CDSCS](#), [Routiers](#), [L-drive](#), [Pro Velo](#), [RoadCross](#), [SAAM](#), [SBV](#), [UCS](#), [SCPCS](#), [Swissdrive](#), [TCS](#), [VFAS](#), [SPC](#), [AMAG](#), [FOR](#), [Greenpeace](#), [KpOW](#), [PPU](#), [Swissmoves](#), [TPG](#), [VBZ](#), [CHO](#)

Si rimanda inoltre a quanto riportato in relazione alla domanda 1. AG

Ciò dovrebbe comportare un nuovo esame o un esame supplementare per le persone con categorie conformi al diritto previgente che desiderano guidare tali veicoli utilizzando i sistemi di assistenza. Qui non è sufficiente affidarsi esclusivamente alle istruzioni dei costruttori. BL

Per i possessori di categorie secondo il diritto previgente, questo dovrebbe valere anche in caso di conduzione di veicoli a guida automatizzata. Quanto meno si deve prevedere un obbligo esteso di istruzione dei costruttori, eventualmente con attestato che provi le conoscenze per i conducenti attuali. BE

Il corso riveduto di teoria della circolazione, che avrà come contenuto parti sostanziali dei sistemi ADAS, deve ora essere superato prima dell'esame teorico di base.

Oltre a essere offerte, le formazioni devono anche poter essere verificate. È quindi logico aggiungere l'esame della teoria di base. Ci si potrebbe tuttavia chiedere se non sia meglio integrarlo nella lezione di teoria della circolazione, che in determinate circostanze dovrà essere estesa. Le conoscenze di teoria della circolazione saranno quindi controllate all'esame pratico. LU

Questa norma presuppone che le conoscenze corrispondenti siano necessariamente fornite ai candidati prima dell'esame di teoria. Sarebbe opportuno che queste conoscenze venissero impartite nell'ambito della lezione sulla teoria della circolazione. Di conseguenza questa si dovrebbe svolgere già prima dell'esame di teoria, il che richiede una modifica dell'articolo 18 OAC. ZH

Oltre a essere offerte, le formazioni devono anche poter essere verificate. È quindi logico che siano inserite nella teoria di base.	UR
D'accordo in linea di principio, ma le responsabilità dovrebbero essere spiegate in maniera un po' più concreta (quanto meno nel rapporto).	DTC, SAAM, AMAG, VBZ
Il TCS ritiene sia importante adeguare le norme esistenti in materia di formazione e si assicurerà che queste non rendano l'esame teorico troppo complesso e troppo caro.	TCS
Ci chiediamo se ciò si applichi anche alla licenza di guida professionale, in particolare alla licenza D.	TPG
Considerata la complessità, non comprendiamo quali debbano essere le opportune materie d'esame. Se dovesse funzionare, i conducenti dovrebbero apprendere meno nozioni, non di più.	CHO
L'ultimo punto contraddice lo stato delle conoscenze psicologiche. È possibile mantenere una soglia d'attenzione costante solo per un tempo limitato (da mezz'ora a un'ora circa). Questo è uno dei motivi per cui, durante la guida, molte operazioni sono eseguite automaticamente e spesso non ci si ricorda cosa è avvenuto negli ultimi chilometri percorsi. L'attenzione consapevole si risveglia solo in situazioni di traffico critiche. Proposta: stralciare la parola «costante».	SPC
<b>Sostanziale respingimento</b> (risposta negativa nel questionario o parere equivalente) GL, BS	
Ciò dovrebbe comportare un nuovo esame o un esame supplementare per le persone con categorie conformi al diritto previgente che desiderano guidare tali veicoli utilizzando i sistemi di assistenza. Qui non è sufficiente affidarsi esclusivamente alle istruzioni dei costruttori.	BS
Trattandosi di conoscenze specifiche, un esame per la teoria di base è eccessivo e costituisce un'inutile complicazione. È sufficiente un'informazione generale su questi sistemi nella lezione teorica, purché sia frequentata, senza esame, oppure lo studio personale del manuale del veicolo.	GL
<b>Domanda 48: Siete d'accordo che in futuro i candidati all'esame pratico di guida della categoria A e della sottocategoria A1 debbano conoscere e saper utilizzare i sistemi ADAS (se presenti nel veicolo d'esame) ed essere in grado di effettuare manovre speciali, se del caso utilizzando tali sistemi (all. 12 sezione III sottosezione B n. 1<sup>bis</sup> e 2)?</b>	
<b>Sostanziale approvazione</b> (risposta affermativa nel questionario o parere equivalente) ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, ZG, FR, SO, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, PS, ACVS, UPSA, asa, auto-schweiz, TCS, VFAS, upi, Posta, DTC, economiesuisse, FRS, CI CDS, CCPCS, CDDGP, CDSCS, Routiers, L-drive, Pro Velo, RoadCross, SAAM, SBV, UCS, SCPCS, Swissdrive, ATA, SPC, AMAG, FOR, Greenpeace, KpOW, PPU, VBZ	
Si invita, tuttavia, a prestare attenzione al fatto che i veicoli automatizzati non funzionano tutti allo stesso modo e che la padronanza del mezzo in caso di cambiamento di veicolo potrebbe rivelarsi complicata, anche per persone esperte.	VD
Con la formulazione scelta le competenze acquisite dipenderanno notevolmente dal veicolo utilizzato per la formazione. Secondo Swissdrive si deve puntare a uniformare la formazione di guida in Svizzera. Occorre pertanto definire di conseguenza i requisiti relativi al veicolo che può essere utilizzato durante gli esami di guida.	Swissdrive
Nella versione tedesca dell'OETV (art. 83) l'abbreviazione FAS è utilizzata in maniera diversa («Fahrzeugarmsysteme»).	ZG
La corretta gestione degli ADAS richiede agli aspiranti conducenti la disponibilità di ulteriori competenze. Nel contempo restano comunque anche i requisiti attuali. Ci attendiamo che la formazione venga adattata a tutti i requisiti per la guida sicura dei motocicli e non che si mantenga l'entità attuale a discapito della sicurezza.	PS, Pro Velo, ATA, Greenpeace, PPU
Gli sforzi volti a garantire che i conducenti controllino in qualsiasi momento il veicolo guidato e la relativa tecnica sono accolti con favore. Ciò non deve però comportare che, durante le corse di prova, debbano essere utilizzati solo veicoli dotati dell'ultimissima tecnologia, perché questa situazione non corrisponde alla realtà.	UR

<p>Poiché non si esige che l'allievo conducente parli la lingua dell'esperto, la richiesta di spiegazioni o di attivazione di sistemi di assistenza alla guida in certi casi potranno presentare delle difficoltà: disparità di trattamento tra i candidati che parlano la lingua dell'esperto e gli altri candidati.</p> <p>La richiesta a un candidato di utilizzare e avere padronanza dei sistemi di assistenza alla guida, genera una disparità di trattamento tra candidati che dispongono e candidati che non dispongono di tali sistemi. Nei corsi di teoria della circolazione e nelle domande dell'esame teorico si dovrebbe tener conto di queste considerazioni.</p>	NE
<p>Per i possessori di categorie secondo il diritto previgente, questo dovrebbe valere anche in caso di conduzione di veicoli a guida automatizzata. Quanto meno si deve prevedere un obbligo esteso di istruzione dei costruttori, eventualmente con attestato che provi le conoscenze per i conducenti attuali.</p>	BE
<p>Questa disposizione comporterà certamente un maggior numero di ore di formazione.</p>	TCS
<p>Si potrebbe valutare ancora l'ipotesi che per gli esami di guida siano consentiti solamente veicoli che presentano determinati sistemi ADAS. Si avrebbe così un livello d'esame uniforme. In caso contrario le competenze acquisite varierebbero notevolmente in base al veicolo utilizzato per la formazione.</p>	AMAG
<p><b>Sostanziale respingimento</b> (risposta negativa nel questionario o parere equivalente) GL, CHO, Swissmoves</p>	
<p>All'esame di guida si deve verificare solo la movimentazione in generale senza sistemi ADAS, come si faceva finora. Gli ADAS variano da un veicolo all'altro. È sufficiente ricevere le opportune istruzioni dal venditore del veicolo oppure apprenderle in autonomia.</p>	GL
<p>I sistemi ADAS sono stati resi obbligatori e la formazione necessaria è stata dimenticata?</p>	CHO
<p>Se, da un canto, i sistemi di assistenza alla guida sono specifici dei veicoli e non è quindi possibile realizzare attività formative che contemplino tutti i sistemi sviluppati, d'altro canto, è necessario che i corsi spieghino ai conducenti i principi generali di funzionamento di tali sistemi e illustrino loro gli obblighi cui sono soggetti.</p>	Swissmoves
<p><b>Domanda 49: Siete d'accordo che in futuro i candidati all'esame pratico di guida delle categorie B e BE e della sottocategoria B1 debbano conoscere e saper utilizzare i sistemi ADAS e di automazione (se presenti nel veicolo d'esame) e saper effettuare manovre speciali, se del caso utilizzando tali sistemi (all. 12 sezione III sottosezione D n. 1bis, 2 e 3)?</b></p>	
<p><b>Sostanziale approvazione</b> (risposta affermativa nel questionario o parere equivalente) ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, ZG, FR, SO, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, PS, ACVS, UPSA, asa, auto-schweiz, TCS, VFAS, upi, Posta, DTC, economiesuisse, FRS, CI CDS, CCPCS, CDDGP, CDSCS, Routiers, Pro Velo, SAAM, SBV, UCS, SCPCS, Swissdrive, ATA, SPC, AMAG, FOR, Greenpeace, KpOW, Mobility, PPU, TPG, VBZ</p>	
<p>L'acronimo FAS nella versione tedesca dell'OETV è già utilizzato per i sistemi d'allarme per veicoli «Fahrzeugarmsysteme» (cfr. art. 83 VTS).</p>	LU
<p>Si invita, tuttavia, a prestare attenzione al fatto che i veicoli automatizzati non funzionano tutti allo stesso modo e che la padronanza del mezzo in caso di cambiamento di veicolo potrebbe rivelarsi complicata, anche per gli esperti della circolazione.</p>	VD
<p>Modalità operativa A</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aggiungere riconoscimento dei segnali stradali e segnalatori di abbandono della corsia.</li> </ul> <p>Modalità operativa B</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nella modalità operativa B aggiungere tra parentesi «assistenza continua, <i>influsso diretto sulla guida</i>».</li> <li>• Evitamento degli ostacoli e frenata automatica d'emergenza fanno parte della modalità operativa C. Stralciare questi sistemi nella modalità B e assegnarli alla modalità C.</li> </ul> <p>Modalità operativa C</p> <p>Nella modalità operativa C aggiungere «intervento temporaneo <i>in situazioni inclini agli incidenti</i>»</p>	upi, SPC
<p>La corretta gestione dei sistemi ADAS richiede agli aspiranti conducenti la disponibilità di ulteriori competenze. Nel contempo restano comunque anche i requisiti attuali. Ci attendiamo che la formazione venga adattata a tutti i requisiti per la guida sicura dei motocicli e non che si mantenga l'entità attuale a discapito della sicurezza.</p>	PS, Pro Velo, ATA, Greenpeace, PPU

<p>Poiché non si esige che l'allievo conducente parli la lingua dell'esperto, la richiesta di spiegazioni o di attivazione di sistemi di assistenza alla guida in certi casi potranno presentare delle difficoltà: disparità di trattamento tra i candidati che parlano la lingua dell'esperto e gli altri candidati.</p> <p>Se si chiede al candidato di eseguire una manovra, ad esempio, un parcheggio, con l'ausilio di un sistema di assistenza alla guida, a causa della scarsità del tempo a disposizione, non si potrà essere certi che questi sia in grado di eseguire la stessa manovra senza il supporto di tale sistema. Ciò comporta una disparità di trattamento tra i candidati che dispongono di mezzi dotati di tale sistema e quelli che ne sono privi.</p> <p>Nei corsi di teoria della circolazione e nelle domande dell'esame teorico si dovrebbe tener conto di queste considerazioni.</p>	NE
<p>Per i possessori di categorie secondo il diritto previgente, questo dovrebbe valere anche in caso di conduzione di veicoli a guida automatizzata. Quanto meno si deve prevedere un obbligo di istruzione esteso dei costruttori, eventualmente con attestato che provi le conoscenze per i conducenti attuali.</p>	BE
<p>Con la formulazione scelta le competenze acquisite dipenderanno notevolmente dal veicolo utilizzato per la formazione. Secondo Swissdrive si deve puntare a uniformare la formazione di guida in Svizzera. Occorre pertanto definire di conseguenza i requisiti relativi al veicolo che può essere utilizzato durante gli esami di guida.</p>	Swissdrive
<p>Ci chiediamo se ciò si applichi anche alla licenza di guida professionale, in particolare alla licenza D.</p>	TPG
<p>Questa disposizione comporterà certamente un maggior numero di ore di formazione.</p>	TCS
<p><b>Sostanziale respingimento</b> (risposta negativa nel questionario o parere equivalente) GL, L-drive, RoadCross, CHO, Swissmoves</p>	
<p>All'esame di guida si deve verificare solo la movimentazione in generale senza sistemi ADAS, come si faceva finora. Gli ADAS variano da un veicolo all'altro. È sufficiente ricevere le opportune istruzioni dal venditore del veicolo oppure apprenderle in autonomia.</p>	GL
<p>Si dovrebbe definire una data specifica a partire dalla quale i singoli sistemi ADAS costituiranno una parte fissa di tutti gli esami di guida pratici.</p> <p>I veicoli d'esame delle categorie B e BE come pure quelli della sottocategoria B1 dovranno essere obbligatoriamente muniti di sistemi ADAS a partire dal 2026.</p> <p>Inoltre, a nostro avviso il termine «avanzato» dovrebbe essere definito con chiarezza e si dovrebbe spiegare quando un sistema ADAS è «avanzato» e quando non lo è.</p>	RoadCross, L-drive
<p>Gli ADAS sono stati resi obbligatori e la formazione necessaria è stata dimenticata?</p>	CHO
<p>Se, da un canto, i sistemi di assistenza alla guida sono specifici dei veicoli e non è quindi possibile realizzare attività formative che contemplino tutti i sistemi sviluppati, d'altro canto, è necessario che i corsi spieghino ai conducenti i principi generali di funzionamento di tali sistemi e illustrino loro gli obblighi cui sono soggetti.</p>	Swissmoves
<p><b>Domanda 50: Siete d'accordo con la proposta di menzionare esplicitamente (se presenti nel veicolo d'esame) il traffic jam pilot e i singoli ADAS oggetto dell'esame pratico di guida delle categorie e sottocategorie interessate (all. 12 sezione III sottosezioni B n. 1<sup>bis</sup> e D n. 1<sup>bis</sup>)?</b></p>	
<p><b>Sostanziale approvazione</b> (risposta affermativa nel questionario o parere equivalente) ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, ZG, FR, SO, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, PS, ACVS, UPSA, asa, auto-schweiz, TCS, VFAS, upi, Posta, DTC, economiesuisse, FRS, CI CDS, CCPCS, CDDGP, CDSCS, Pro Velo, SAAM, SBV, UCS, SCPCS, Swissdrive, ATA, SPC, AMAG, FOR, Greenpeace, KpOW, PPU, TPG</p>	
<p>L'acronimo FAS nella versione tedesca dell'OETV è già utilizzato per i sistemi d'allarme per veicoli «Fahrzeugalarmsysteme» (cfr. art. 83 VTS).</p>	UR, LU
<p>Si invita, tuttavia, a prestare attenzione al fatto che i veicoli automatizzati non funzionano tutti allo stesso modo e che la padronanza del mezzo in caso di cambiamento di veicolo potrebbe rivelarsi complicata, anche per gli esperti della circolazione.</p>	VD
<p>Gli sforzi volti a garantire che i conducenti controllino in qualsiasi momento il veicolo guidato e la relativa tecnica sono accolti con favore. Ciò non deve però comportare che, durante le corse di</p>	UR

prova, debbano essere utilizzati solo veicoli dotati dell'ultimissima tecnologia, perché questa situazione non corrisponde alla realtà.	
Con la formulazione scelta le competenze acquisite dipenderanno notevolmente dal veicolo utilizzato per la formazione. Secondo Swissdrive si deve puntare a uniformare la formazione di guida in Svizzera. Occorre pertanto definire di conseguenza i requisiti relativi al veicolo che può essere utilizzato durante gli esami di guida.	Swissdrive
Poiché non si esige che l'allievo conducente parli la lingua dell'esperto, la richiesta di spiegazioni o di attivazione di sistemi di assistenza alla guida in certi casi potranno presentare delle difficoltà: disparità di trattamento tra i candidati che dispongono di mezzi dotati di tale sistema e quelli che ne sono privi. La richiesta a un candidato di utilizzare e avere padronanza dei sistemi di assistenza alla guida, genera una disparità di trattamento tra candidati che dispongono e candidati che non dispongono di tali sistemi. Nei corsi di teoria della circolazione e nelle domande dell'esame teorico si dovrebbe tener conto di queste considerazioni.	NE
Per i possessori di categorie secondo il diritto previgente, questo dovrebbe valere anche in caso di conduzione di veicoli a guida automatizzata. Quanto meno si deve prevedere un obbligo esteso di istruzione dei costruttori, eventualmente con attestato che provi le conoscenze per i conducenti attuali.	BE
Il TCS fa osservare che moltissimi conducenti non hanno alcuna dimestichezza con i sistemi di assistenza alla guida e sono restii a utilizzare anche un banale cruise control. Affinché non si precluda la possibilità a queste persone di accedere all'esame di guida, il TCS raccomanda che si tenga conto anche di questa esigenza e si valuti, ad esempio, la possibilità di apporre sulla licenza di condurre una dicitura che abbia il tenore seguente: «non valida per i veicoli con richiesta di assunzione del compito di guida» come per la dicitura applicata agli apparecchi automatici fino al 31 gennaio 2019. <u>Giustificazione:</u> nessuno è obbligato a utilizzare i sistemi di assistenza alla guida e ci sono persone che non hanno dimestichezza con tali sistemi o che non desiderano utilizzarli, allo stesso modo in cui molti un tempo trovavano difficile l'utilizzo del cambio. Bisogna partire dal principio che i conducenti che non riescono o che non desiderano utilizzare queste soluzioni tecnologiche si troveranno estremamente a disagio con sistemi molto sviluppati (ad es. traffic jam pilot fino a 60 km/h o, in futuro, piloti autostradali fino a 130 km/h o ancora, in un futuro più remoto, sistemi ad automazione elevata di livello SAE 4). Il TCS ritiene che sarebbe sbagliato rendere inutilmente complicato l'esame di guida per tali persone (meno avvezze all'uso della tecnologia) o, in talune circostanze, privarle del tutto della possibilità stessa di essere ammesse all'esame.	TCS
<b>Sostanziale respingimento</b> (risposta negativa nel questionario o parere equivalente) GL, L-drive, RoadCross, CHO, Swissmoves	
All'esame di guida si deve verificare solo la movimentazione in generale senza sistemi ADAS, come si faceva finora. Gli ADAS variano da un veicolo all'altro. È sufficiente ricevere le opportune istruzioni dal venditore del veicolo oppure apprenderle in autonomia.	GL
Si dovrebbe definire una data specifica a partire dalla quale i singoli sistemi ADAS costituiranno una parte fissa di tutti gli esami di guida pratici. I veicoli d'esame delle categorie B e BE come pure quelli della sottocategoria B1 dovranno essere obbligatoriamente muniti di sistemi ADAS a partire dal 2026. Inoltre, poiché gli ADAS sono soggetti a ulteriori sviluppi rapidi e probabilmente subiranno numerose modifiche, l'indicazione esplicita in un'ordinanza è eccessivamente statica. In ogni caso sarebbe opportuna un'istruzione (o una nuova ordinanza ufficiale). Una modifica in base alle condizioni/agli sviluppi attuali sarebbe più semplice e flessibile. Fintanto che un sistema ADAS non è normato (designazione, comando, effetto), una domanda corrispondente in occasione di un esame di guida pratico causerebbe malintesi e genererebbe di conseguenza insicurezza. È impossibile per un esperto della circolazione conoscere tutti i diversi veicoli con i vari sistemi ADAS. Qui è assolutamente necessario un chiarimento.	L-drive, RoadCross
I sistemi ADAS sono stati resi obbligatori e la formazione necessaria è stata dimenticata?	CHO
Se, da un canto, i sistemi di assistenza alla guida sono specifici dei veicoli e non è quindi possibile realizzare attività formative che contemplino tutti i sistemi sviluppati,	Swissmoves

---

d'altro canto, è necessario che i corsi spieghino ai conducenti i principi generali di funzionamento di tali sistemi e illustrino loro gli obblighi cui sono soggetti.

---

Swissmoves

**Allegato 1: Titolo**

<b>Abbreviazione</b>	<b>Denominazione</b>
<b>Cantoni</b>	
ZH	Cantone di Zurigo
BE	Cantone di Berna
LU	Cantone di Lucerna
UR	Cantone di Uri
SZ	Cantone di Svitto
OW	Cantone di Obvaldo
NW	Cantone di Nidvaldo
GL	Cantone di Glarona
ZG	Cantone di Zugo
FR	Cantone di Friburgo
SO	Cantone di Soletta
BS	Cantone di Basilea Città
BL	Cantone di Basilea Campagna
SH	Cantone di Sciaffusa
AR	Cantone di Appenzello Esterno
AI	Cantone di Appenzello Interno
SG	Cantone di San Gallo
GR	Cantone dei Grigioni
AG	Cantone di Argovia
TG	Cantone di Turgovia
TI	Cantone Ticino
VD	Cantone di Vaud
VS	Cantone del Vallese
NE	Cantone di Neuchâtel
GE	Cantone di Ginevra
JU	Cantone del Giura
<b>Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale</b>	
PLR	I Liberali Radicali
I Verdi	Partito ecologista svizzero
PS	Partito socialista svizzero
UDC	Unione democratica di centro
<b>Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna</b>	
ACS	Associazione dei Comuni Svizzeri
SAB	Gruppo svizzero per le regioni di montagna
UCS	Unione delle città svizzere
<b>Associazioni mantello nazionali dell'economia</b>	
	economiesuisse
USS	Unione sindacale svizzera
USAM	Unione svizzera delle arti e mestieri
<b>Organizzazioni intercantonali</b>	
ACVS	Comunità di lavoro dei Capi di Polizia della circolazione della Svizzera e del Principato del Liechtenstein
asa	Associazione dei servizi della circolazione
CSP	Coordinazione svizzera dei pompieri
CDDGP	Conferenza delle direttrici e dei direttori dei dipartimenti cantonali di giustizia e polizia

<b>Abbreviazione</b>	<b>Denominazione</b>
CCPCS	Conferenza dei comandanti delle polizie cantonali della svizzera
CDS	Conferenza delle direttrici e dei direttori di sicurezza delle città svizzere
SCPCS	Società dei Capi di Polizia delle Città Svizzere
<b>Associazioni nazionali trasporti/mobilità</b>	
UPSA	Unione professionale svizzera dell'automobile auto-schweiz
upi	Ufficio svizzero per la prevenzione degli infortuni
FRS	Stradasvizzera – Federazione stradale svizzera
Mobilità pedonale	Mobilità pedonale Svizzera
Routiers	Les Routiers Suisse L-drive
Pro Velo	Pro Velo Svizzera RoadCross
SEV	Sindacato del personale dei trasporti
TCS	Touring Club Svizzero
ATA	Associazione traffico e ambiente
VFAS	Associazione svizzera dei commercianti di veicoli indipendenti
SPC	Società Svizzera di Psicologia della Circolazione
<b>Altre associazioni nazionali</b>	
CP	Centre Patronal
CI CDS	Comunità d'interesse del commercio al dettaglio Svizzera ParkingSwiss
SAAM	Swiss Association for Autonomous Mobility
SBV	Schweizerischer Blinden- und Sehbehindertenverband Swissdrive
<b>Assicurazioni</b>	
UNA/FNG	Ufficio Nazionale Svizzero di Assicurazione / Fondo Nazionale Svizzero di Garanzia Suva
ASA	Associazione Svizzera d'Assicurazioni
<b>Altre organizzazioni</b>	
Posta	La Posta
DTC	Dynamic Test Center AG
<b>Altro</b>	
	AMAG
AXA	Axa Svizzera
CHO	Associazione per la promozione del software open source e degli standard aperti in Svizzera – CH Open
FOR	Istituto forense di Zurigo Greenpeace
KpOW	Polizia cantonale di Obvaldo
LOXO	LOXO AG Mobility mybuxi AG
RZU	Pianificazione regionale Zurigo e dintorni
Privatim	Conferenza degli incaricati svizzeri della protezione dei dati
PPU	Fondazione svizzera per la pratica ambientale Pusch
RWU	Pianificazione regionale Winterthur e dintorni

<b>Abbreviazione</b>	<b>Denominazione</b>
	Swissmoves
TPG	Transport public genevois
VBZ	Verkehrsbetriebe Zürich
LB	Signor Beat Lehmann
StH	Signor Hansueli Stettler